

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA

RESPONSABILITÉ CIVILE

DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

EN MATIÈRE D'ACCIDENTS SURVENUS AUX VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Mardi 9 Novembre 1909, à 1 heure 1/2

PAR

LUCIEN BÉNARD

Président : M. WAHL, professeur.

*Suffragants : { M. AMBROISE COLIN, professeur.
 { M. CAPITANT, professeur adjoint.*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA

RESPONSABILITÉ CIVILE

DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

EN MATIÈRE D'ACCIDENTS SURVENUS AUX VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Mardi 9 Novembre 1909, à 1 heure 1/2

PAR

LUCIEN BÉNARD



Président : M. WAHL, professeur.

Suffragants :

{	M. AMBROISE COLIN, professeur.
	M. CAPITANT, professeur adjoint.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1909

INTRODUCTION

Les accidents de chemins de fer constituent malheureusement des événements trop fréquents pour que le sociologue et le jurisconsulte puissent s'en désintéresser. Il ne faut pas s'en étonner, si l'on songe à la multiplicité et à la rapidité des convois qui chaque jour sillonnent nos voies ferrées, au nombre sans cesse croissant de voyageurs, et à leurs exigences toujours plus pressantes, quant à la brièveté du temps dans lequel le trajet doit être effectué. Dès lors le législateur ne pouvait demeurer indifférent, et les textes qui gouvernent les obligations des compagnies de chemins de fer ont prévu cette responsabilité.

La loi du 15 juillet 1845 (art. 22) déclare que les compagnies « seront responsables soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par leurs administrateurs, directeurs, ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation des chemins de fer. » Dans l'exposé des motifs par le gouvernement à la Chambre des pairs, le 29 janvier 1844, il a été spécifié que « cet article 22 ne fait que

reproduire un principe déjà consacré par l'article 1384 du code civil, mais que, néanmoins, il était nécessaire de l'insérer pour éviter toute équivoque (*Moniteur* du 2 février 1844, p. 210, col. 2). Ces textes ne se prononcent pas, d'ailleurs, formellement sur la nature de la responsabilité des compagnies ; nous verrons, cependant, par la suite, qu'il convient de se rallier à la thèse de la responsabilité contractuelle.

En outre, la réglementation édictée par la loi de 1845 a été complétée par l'ordonnance du 10 janvier 1846, et par les cahiers des charges concernant chaque compagnie, documents qui, à la vérité, ne concernent pas la mise en jeu de la responsabilité civile des compagnies, mais qui contiennent, en vue de prévenir les accidents, des dispositions très semblables, susceptibles d'être ramenées à un cahier type, celui du chemin de fer d'Alais au Rhône, concédé par la loi du 4 décembre 1874, et appliqué aux chemins de fer de l'Etat par le décret du 25 mai 1878 (Cf. Mazen, *Responsabilité civile des compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs*, thèse, Paris, 1899, p. 4).

D'après ces documents, les principales dispositions concernant les mesures à prendre pour assurer la sécurité des voyageurs se répartissent en quatre groupes : 1° Les mesures concernant la voie ; elles règlent avec soin l'établissement et la garde des pas-

sages à niveau et des aiguilles (Ordonnance de 1846, art. 3 et 5) ;

2° Les mesures relatives au matériel roulant prescrivant notamment l'obligation d'épreuves réglementaires pour la mise ou la remise des locomotives en service (art. 7 de l'ordonnance précitée ; art. 26 à 29 du décret du 20 avril 1880) ; en outre, l'article 32 du cahier des charges oblige les compagnies à appliquer aux machines et wagons tous les perfectionnements nouveaux et à modifier dans ce sens le matériel en service ;

3° Les précautions à observer dans l'exploitation des voies ferrées en vue d'éviter : 1° le déraillement : les locomotives doivent être placées en tête du train et il ne peut y en avoir plus de deux ; des signaux doivent indiquer l'état de la voie, et le mécanicien est tenu de visiter sa machine et de s'assurer du fonctionnement des freins avant le départ ; 2° les collisions de trains : le mouvement des convois est déterminé par le ministre des travaux publics sur la proposition des compagnies. Puis il y a lieu d'observer l'exactitude absolue des heures de départ, un intervalle entre les passages successifs de deux trains, et de protéger les stations par des signaux. En outre, chaque train doit être conduit par un mécanicien et un chauffeur, celui-ci capable d'arrêter le train, et en cas d'arrêt, un signal doit être immédiatement

donné ; 3° pour éviter les chutes sur la voie pendant la marche du train, le départ ne peut être ordonné qu'après la fermeture de toutes les portières ; enfin, 4° le danger d'incendie est prévenu par la circonstance que les locomotives sont pourvues d'appareils destinés à arrêter les fragments de coke tombant de la grille et à empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Malgré cet ensemble de mesures préventives des accidents, le nombre de ceux-ci est encore considérable ; il arrive toujours un moment où la surveillance se relâche, puis il convient de faire la part de l'imprévu qui échappe au contrôle le plus attentif, à l'attention de l'homme le plus perspicace. Sans être excessif, le nombre des voyageurs tués ou blessés chaque année est encore assez considérable. Au début, c'est-à-dire de 1836 à 1875, on a compté en moyenne un voyageur tué sur 5.188.000, et un blessé sur 580.000 (Féraud-Giraud, *Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer*, 2^e éd., t. III, n° 387 ; — Picard, *Traité des chemins de fer*, éd. 1887, t. III, p. 524).

En 1896, rapporte M. Guillaumet, le nombre des victimes s'est élevé à 1.257 tués ou blessés, ce qui, pour une longueur exploitée de 36.472 kilomètres, correspond à une victime par 29 kilomètres de voies ferrées ; il est vrai que sur ce chiffre les voyageurs

ne représentaient que 27 % (*Organisation des chemins de fer en France*, 1898, p. 249. Enfin, dans la dernière période décennale sur laquelle nous possédons des renseignements précis (1896-1906), on a constaté un chiffre de deux voyageurs tués sur 14 millions et d'un blessé sur 700.000 ; mais il ne faut pas oublier que le chiffre des voyageurs s'est accru d'une manière considérable, et qu'il dépasse 400 millions par an à l'heure actuelle, sans compter les 150 millions que transporte le seul chemin de fer métropolitain (Lacombe, *De la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière d'accidents survenus aux voyageurs*, thèse, Toulouse, 1908, p. 12).

Dans un pays voisin, l'Allemagne, il semble que le nombre des victimes des accidents de chemins de fer est moins élevé ; en effet, tandis que sur les lignes françaises, il y a eu en moyenne chaque année, pendant la période de 1886 à 1895, 52 voyageurs tués et 297 blessés, on n'a constaté, pendant le même intervalle de temps, que 45 tués et 178 blessés sur le réseau allemand. Mais il est difficile de tirer de ces chiffres une conclusion et de soutenir que la sécurité des voyageurs est mieux assurée sur les réseaux allemands que sur les réseaux français (Cf. Fochier, *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat, en Allemagne*, thèse, Paris, 1901, p. 87).

Ces statistiques prouvent tout au moins que la res-

ponsabilité des compagnies est souvent mise en jeu, et il est facile de concevoir qu'elle soulève un grand nombre de problèmes qui passionnent les esprits, en raison de la gravité des catastrophes. Assurément les accidents sont relativement rares, mais, lorsqu'ils surviennent, ils entraînent généralement mort d'homme, ou tout au moins blessures d'un certain nombre de personnes ; il y a là un imprévu, un aléa avec lesquels doit compter toute personne qui voyage, surtout aujourd'hui que les déplacements, autrefois privilège de la richesse, ont été mis à la portée de tous les citoyens.

Lorsque l'accident redouté survient, au cours de l'exécution du contrat de transport qui s'est formé entre le voiturier et le voyageur, la première question est de savoir sur qui retomberont les conséquences du sinistre ; la victime devra-t-elle les supporter ? Possèdera-t-elle, au contraire, un recours contre la compagnie ?

Cette première question résolue, une autre se pose immédiatement ; en admettant que le transporteur soit responsable, sur quel fondement repose cette responsabilité ? De là l'obligation d'aborder, par un certain côté, l'examen des problèmes si délicats et des discussions si passionnantes qui surgissent en matière de responsabilité.

Après avoir déterminé la nature de cette responsa-

bilité et adopté la thèse de la responsabilité contractuelle, nous étudierons la mise en œuvre et les conséquences du principe au point de vue de la preuve, de l'allocation de l'indemnité, de la compétence et de la prescription ; toutes ces difficultés seront groupées dans une troisième partie.

Enfin dans une conclusion, nous examinerons s'il n'y a pas lieu de réclamer sur ce point une réforme législative, en vue d'améliorer la situation des voyageurs victimes d'accidents. Il n'est pas douteux, en effet, que, si les discussions abondent sur la théorie de la responsabilité en général, elles se compliquent, sur la question de la responsabilité en matière de transport en chemin de fer, d'une autre difficulté ; les uns prétendent, en effet, que la législation actuelle, notamment les textes du code civil de 1804 suffisent encore à régler une situation qui était cependant inconnue au siècle dernier ; mais d'autres, et en majorité, sont d'un avis contraire. « Depuis quelques années, déclarait M. Pourquery de Boisserrin, à la Chambre des députés, le 12 novembre 1901, l'activité humaine s'est changée en fièvre ardente ; il semble que l'homme, toujours à la veille du terme de son existence, a peur de n'avoir le temps de ne rien achever de ce qu'il entreprend. La transformation de la vie économique par les découvertes scientifiques, leurs applications multiples chaque jour aussi

nouvelles que surprenantes, n'a rien de comparable dans le passé. Il faut concevoir vite, appliquer vite, marcher vite. Jamais la formule « time is money » n'a été plus vraie (*J. O., Doc. parl.*, 1901, Chambre, annexe n° 2739, p. 71).

Dès lors, des besoins nouveaux commandent une législation nouvelle. Des controverses doctrinales et les hésitations de la jurisprudence ne permettent plus de se contenter de dispositions législatives dont la portée ne s'accommode pas à une situation qui ne pouvait entrer dans les prévisions des hommes d'il y a un siècle.

PREMIÈRE PARTIE

Des conditions auxquelles la compagnie est responsable des accidents occasionnés aux voyageurs.

Lorsqu'on recherche les droits d'un voyageur qui a été victime d'un accident, il convient de se demander d'abord ce qu'on entend par voyageur, ensuite par accident ; enfin la qualité du voyageur et la nature de l'accident étant clairement constatées il est nécessaire encore de préciser les conditions auxquelles le recours du voyageur contre le voiturier sera possible.

SECTION I.— Des personnes qui peuvent être considérées comme voyageurs.

D'une manière générale, on entend par *voyageur* toute personne qui est liée au voiturier par un contrat de transport, et cette personne ne conserve cette qualité que pendant la période de l'exécution du contrat de transport.

Nous avons à reprendre ces deux propositions.

A. — Il suffit qu'une personne conclue avec un voiturier un contrat de transport, pour qu'elle devienne un voyageur. Dès qu'une compagnie de chemins de fer a fait remettre par un de ses agents un billet à un voyageur, elle contracte vis-à-vis de ce dernier l'obligation de lui assurer pendant la durée du trajet qui est indiqué par le billet la jouissance paisible de sa place ; de plus, les agents de cette compagnie qui sont chargés de toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs, au bon ordre, à l'application des lois et des règlements, ont l'impérieux devoir de veiller à ce que chaque voyageur, dès qu'il a satisfait à ses obligations envers la compagnie, jouisse de tous les droits que celle-ci a contractés envers lui (Trib. civ. du Blanc, du 22 janvier 1895, confirmé par un arrêt de Cassation du 29 avril 1896, D., 97, 1, 38). Le voyageur a donc droit à l'usage de tout ce qui a été mis à sa disposition par le voiturier, le matériel roulant, les gares et leurs dépendances et une place dans un compartiment de la classe qu'il a choisie ; il en jouira à l'exclusion de toute autre personne pendant toute la durée de son contrat. En outre, le voiturier qui a pris le voyageur à son point de départ, s'est engagé à le conduire à destination, sinon à lui payer une indemnité en réparation du préjudice que lui cause le défaut d'accomplissement de

cette obligation. Cette obligation n'a été assumée par le voiturier que moyennant un prix à payer par le voyageur, car le contrat de transport est synallagmatique et généralement à titre onéreux. Ce caractère de contrat à titre onéreux est un des traits du transport par chemin de fer.

On rencontre cependant des cas où ce contrat perd cette physionomie, et devient à titre gratuit, mais il ne faudrait pas en tirer la conséquence que la compagnie cesserait d'être tenue des obligations découlant pour elle du contrat de transport, et notamment de payer une indemnité en cas d'accident pour celui qui voyage sans avoir payé sa place. On a soutenu, sans doute, que, en toute hypothèse, et même dans le cas de permis de circulation gratuite ou de réduction sur les taxes du tarif général consentie par les compagnies au profit d'une certaine catégorie de personnes, le contrat, en dépit des apparences, demeure à titre onéreux. Dans cette opinion, on cherche à atteindre un résultat, savoir que le contrat conserve son caractère et ses effets normaux, aussi bien vis-à-vis du voyageur qui paye place entière que vis-à-vis des personnes qui reçoivent, eu égard à leur situation ou à leurs fonctions, des billets de circulation gratuite ou à prix réduit. Mais un contrat où l'une des parties ne fournit aucune prestation en échange de celle qu'elle reçoit est, par définition, à

titre gratuit (art. 1105, 1106, C. civ.) ; on n'aperçoit pas, d'ailleurs, pour quel motif un contrat à titre gratuit n'emporterait pas responsabilité. C'est dire que nous reconnaissons le droit à une indemnité en cas d'accident : 1° au voyageur qui bénéficie de la gratuité du transport, à raison de sa fonction (fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer ; inspecteurs de certains services des finances, contributions directes, enregistrement, postes et télégraphes, préfets, membres du parlement) ; d'abord bien que ces diverses personnes voyagent à titre gratuit, ou tout au moins à prix réduit, leur transport s'effectue dans une certaine mesure à titre onéreux, attendu que, si l'Etat a obtenu des compagnies les immunités qui permettent à de nombreux fonctionnaires ou aux parlementaires de se déplacer sans payer leur voyage, il a accordé en retour aux mêmes compagnies, dans les cahiers des charges stipulant ces immunités, des avantages qui en forment la contre-partie, tels, par exemple, la possibilité d'user de la garantie d'intérêts ; 2° mais, même si l'on admet qu'il y a ici contrat gratuit, la responsabilité de la compagnie sera engagée en cas d'accident, car le transport par chemin de fer est un service public, et tous ceux qui en profitent ont droit à la même sécurité. Même si des faveurs sont accordées par les compagnies à d'autres

personnes que des fonctionnaires, le transport par chemin de fer donne droit à une indemnité pour le voyageur en cas d'accident, c'est le cas pour le personnel des compagnies elles-mêmes, chefs de service comme simples employés, et aussi pour les familles de ces personnes. Il y a là, d'ailleurs dans une certaine mesure, un élément du salaire ; c'est un avantage accordé en raison du service rendu par le bénéficiaire : donc, il y a toujours opération à titre onéreux. Il en est de même lorsque des cartes de circulation sont délivrées aux journalistes ; si certaines personnes sont admises à voyager à des conditions plus avantageuses, ce n'est qu'une convention préalable au transport lui-même ; mais, dès que l'exécution du contrat commence, les compagnies sont astreintes aux mêmes obligations vis-à-vis de tous ceux qu'elles transportent. Par conséquent, tous les voyageurs titulaires de permis ou de billets à prix réduit sont fondés à exercer, au même titre que ceux à plein tarif, toutes les actions qui naissent à l'occasion du contrat de transport, et l'indemnité qui serait due le cas échéant ne saurait être limitée en raison de la prétendue faveur accordée.

Une opinion contraire a, sans doute, été soutenue : « En cas d'accident ou de retard, écrit M. Féolde, le bénéficiaire d'un permis ne peut invoquer son contrat comme le voyageur qui a payé sa place, pour récla-

mer son indemnité, car la compagnie, en le laissant voyager dans ses voitures, s'est libérée de toutes les obligations contractées envers lui. S'il veut agir contre la compagnie, il ne pourra le faire qu'en vertu de l'article 1382. Entre le voyageur à plein tarif et le bénéficiaire d'un permis, il existe une différence qu'il importe de signaler : en vertu de son contrat, la compagnie doit faire voyager le premier, tandis qu'elle laisse simplement le second voyager. Avec le premier, la compagnie joue un rôle actif ; avec le second, elle joue un rôle passif » (Féolde, *Transport de voyageurs et de marchandises par chemins de fer*, thèse, Paris, 1890). Mais on a très justement répondu que « cette distinction est inadmissible ; la compagnie est tenue des mêmes obligations envers l'un qu'envers l'autre ; croit-on, par exemple, que les réclamations formulées contre un agent de l'exploitation n'auront pas la même valeur, qu'elles émanent d'un voyageur ayant un permis de circulation ou d'un autre ayant payé sa place » (Mazen, thèse, p. 36). En définitive, les compagnies exploitent un service public ; dès lors, tous les citoyens qui recourent à elles ont droit aux mêmes garanties et aux mêmes actions, et on n'aperçoit pas de motif à distinguer à cet égard entre le voyageur à plein tarif, celui qui voyage à demi-tarif ou celui qui est nanti d'une carte de circulation (Vansteenbergh, *Les accidents des voyageurs et les*

droits des victimes, thèse, Dijon, 1905, p. 39).

Quant au voyageur qui n'a pas pris de billet, ou qui use d'un billet nul, par exemple d'un billet périmé, d'un coupon de retour dont l'acheteur n'a pas personnellement utilisé l'aller, d'un billet d'abonnement ou d'un permis délivré à une autre personne, l'enfant âgé de plus de trois ans dont la place n'a pas été payée, enfin le voyageur qui a dépassé la station où il devait descendre, toutes ces personnes ont droit également à une indemnité en cas d'accident survenu en cours de route. Il va de soi que cette responsabilité ne peut être alors que délictuelle et non contractuelle, mais la compagnie n'est point exonérée ; elle ne peut soutenir que la victime est un intrus dans son train et qu'il ne doit s'en prendre qu'à lui-même d'une mésaventure qu'il n'aurait pas subie sans la faute commise par lui. Cette indemnité serait même contractuelle, si la victime établissait qu'elle n'a pas voulu frauder la compagnie, par exemple qu'elle est montée précipitamment dans le train sans prendre de billet ou qu'elle s'est endormie au cours du trajet, ou qu'elle a changé d'avis et voulu continuer son voyage au delà de la station assignée sur son billet (Cf. Toulouse, 5 déc. 1893, S., 94, 2, 57, et Baudry et Wahl, *Du contrat de louage*, 2^e éd., 1901, n° 2556). La responsabilité serait encore contractuelle au cas où l'accident serait survenu à un voyageur occupant une place

supérieure à celle désignée sur son billet, à moins que la compagnie ne prouve que le voyageur n'aurait pas été atteint s'il fut monté dans un compartiment de sa classe. Dans tous les autres cas, où il y a véritablement fraude commise au préjudice de la compagnie l'indemnité due par celle-ci, dans l'hypothèse d'un accident, repose sur une responsabilité délictuelle, mais il serait inexact de soutenir que la contravention commise par le voyageur et punie par l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 met obstacle à tout recours contre le chemin de fer ; « la faute du voyageur qui est indépendante de celle de la compagnie ne saurait neutraliser celle de cette dernière » (Baudry et Wahl, n° 2556). M. Guillaumot estime très justement que, les compagnies devant la sécurité à tous les voyageurs, elles sont responsables non seulement des accidents survenus aux personnes munies de tickets réguliers, mais aussi de ceux qui atteignent les porteurs de cartes gratuites ou même les individus qui se trouvent en contravention à la police des chemins de fer.

B. — Le voyageur a droit à la protection contre les accidents pendant toute la durée du contrat de transport, autrement dit le recours consécutif à l'accident n'est possible que si le contrat est formé au moment de l'accident et n'est pas encore éteint. Or, le contrat de transport étant consensuel de sa nature, est conclu

à l'instant même où le voyageur se présente au guichet de la gare et manifeste, par le paiement du billet, sa volonté d'accepter l'offre permanente par laquelle la compagnie met ses moyens de transport à la disposition du public. Plus exactement, c'est la demande du billet pour telle station qui, attestant le consentement du voyageur, a formé la convention ; mais il est certain que la preuve de cette formation est facilitée par la délivrance du billet, qui ne peut être obtenu que contre paiement préalable (Cf. Baudry et Wahl, n° 2473). Quant à l'extinction du contrat, elle se place au moment de l'arrivée à destination, c'est-à-dire à l'instant précis où le voyageur se dessaisit de son billet entre les mains de l'employé chargé de le recevoir à la sortie (Cf. Paris, 9 août 1894, D., 98, 2, 242); il va de soi d'ailleurs que les obligations de la compagnie subsistent envers le voyageur titulaire d'un coupon de retour, porteur d'une carte d'abonnement ou de circulation, jusqu'à l'expiration de la période de validité.

Dans la période intermédiaire entre ces deux dates, la responsabilité de la compagnie est engagée pour les accidents survenus au cours d'un voyage. En d'autres termes, la responsabilité spéciale de la compagnie est encourue chaque fois qu'elle prend ou qu'elle reprend contact avec un voyageur, c'est-à-dire toutes les fois que celui-ci pénètre dans l'enceinte du chemin

de fer, ce qui signifie, aux termes d'un jugement du tribunal correctionnel de Mayenne, en date du 3 février 1899, « la voie ferrée, les quais d'embarquement, les couloirs, salles d'attente et autres parties de la gare, dans lesquelles il n'est possible d'entrer que sur la présentation d'un billet ou permis » (D., 1901, 2, 334).

Nous connaissons désormais les personnes qui doivent être rangées parmi les voyageurs. Il nous faut maintenant préciser la notion de l'accident qui justifiera le recours. Cette expression conserve-t-elle son sens ordinaire ? Ne reçoit-elle pas une acception spéciale en matière de transport ? Autant de questions à élucider.

SECTION II. — Des accidents dont répondent les compagnies.

Au sens étymologique du mot, l'accident est ce qui survient fortuitement ; c'est un événement malheureux qui n'a pas été prévu. Considéré par rapport aux personnes, l'accident est un fait provenant d'une cause violente, fortuite et extérieure à la victime, occasionnant à celle-ci une lésion soit corporelle, soit nerveuse. Qu'il s'agisse d'une plaie, d'une contusion ou d'une fracture ou blessure externe, d'une lésion des organes internes ou d'une maladie consécutive, ou enfin qu'elle consiste dans des troubles d'ordre pure-

ment psychique, on est toujours en présence d'une lésion (Cf. Vansteenbergh, p. 63). Mais il faut que le mal ait sa source dans l'accident lui-même et non dans une affection pathologique antérieure. Le voiturier répond d'ailleurs non seulement des suites de l'accident qui résultent de lésions apparentes, mais des maladies des organes et aussi des répercussions nerveuses qui en sont la conséquence, par exemple une paralysie (Trib. St-Quentin, 31 janvier 1902, *France Jud.*, 1902, 2, 61).

Il est impossible de fournir une énumération complète de tous les dérangements nerveux que peut occasionner un accident de chemin de fer ; on les désigne quelquefois sous le nom de railway-brain, dénomination adoptée par Erichsen, 1866 (Thoinot, *Les accidents du travail et les affections médicales d'origine traumatique*, 1904, p. 408). Les troubles nerveux dont il s'agit et qui mettent souvent la victime dans l'impossibilité de se livrer à tout travail peuvent être produits aussi bien par le choc physique de l'accident que par l'angoisse morale qui l'accompagne. L'accident pourra quelquefois, non pas déterminer, mais aggraver le mal déjà existant chez la victime. La compagnie devra toujours réparation, sinon pour la totalité, au moins pour la part du dommage découlant directement de l'accident. Il appartiendra dès lors au médecin de tenir compte du tempérament de

la victime et des antécédents morbides qu'elle présentait.

En d'autres termes, le voiturier doit réparer le dommage causé au voyageur par l'accident, tel qu'il est survenu et avec l'influence qu'il a exercée sur la victime. « Il doit aussi réparer le dommage résultant de l'aggravation d'une maladie du voyageur ; le voiturier ne peut objecter qu'il ne pouvait connaître l'existence de la maladie, car il doit s'attendre à transporter des voyageurs dont l'état de santé laisse à désirer » (Baudry et Wahl, n° 2.600). La compagnie répond d'ailleurs non seulement des conséquences immédiates, mais aussi des suites lointaines de l'accident à la condition que la victime puisse établir le lien qui les rattache à l'accident : « Le voyageur est admis à réclamer des dommages et intérêts du chef d'une maladie, même lorsqu'elle ne s'est déclarée que quelque temps après l'accident et à condition d'établir un rapport de causalité entre les deux événements » (Trib. civ. Marseille, 8 août 1868, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1872, p. 86). Indépendamment de la réparation pécuniaire du sinistre, les compagnies sont tenues de procurer aux voyageurs blessés ou malades en cours de route des secours et des soins médicaux ou pharmaceutiques, cette prestation est comprise dans l'indemnité à fournir. Le décret du 1^{er} mars 1901, article 34, *in fine*, décide notam-

ment, que tout train transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le ministre.

Les *causes* possibles des accidents de transport sont des plus complexes ; l'accident peut être occasionné par un délit, fait illicite et puni par la loi pénale, qui émane de la compagnie ou de ses préposés, de la victime ou d'un tiers ; ce peut être simplement une faute : délit civil, fait illicite, dommageable et intentionnel ; quasi-délit, fait illicite, dommageable mais non intentionnel, ou encore l'inexécution totale ou partielle d'une obligation conventionnelle, lesquelles peuvent émaner soit de la compagnie soit de ses préposés, soit de la victime, soit d'un tiers. L'accident peut encore résulter d'un simple fait exempt de faute, accompli par le voiturier ou son préposé, par la victime ou par un tiers ; enfin le cas fortuit ou la force majeure occasionnent des accidents malheureusement trop nombreux, et assez fréquentes sont les hypothèses où la cause du sinistre demeure inconnue.

Le délit pénal qui engendre l'accident entraînera incontestablement, outre la poursuite criminelle, le droit pour la victime à une réparation civile. L'accident causé par la compagnie ou par ses préposés donnera naissance également à sa responsabilité, dont le principe est nettement posé dans l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 : « Les concessionnaires ou fermiers

d'un chemin de fer sont responsables soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, des dommages causés par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation d'un chemin de fer. » Il suffit que l'accident ait été occasionné par un acte dommageable commis par le préposé dans l'exercice de ses fonctions pour que l'obligation d'en réparer les suites retombe sur la compagnie. Mais souvent la source de l'accident proviendra du mauvais état, du défaut d'entretien, d'un vice de construction ou de l'usure du matériel et de l'outillage du voiturier ; celui-ci ne verra pas cependant sa responsabilité disparaître. La plupart du temps, en effet, ce sera par un défaut de surveillance ou d'entretien que le sinistre sera survenu. Il y a là, dans une certaine mesure, risque professionnel, d'où responsabilité à la charge de la compagnie, comme en matière de fait personnel ou de fait du préposé. Si l'accident est dû à un cas fortuit, événement impliquant négligence préalable dans la théorie générale, ou à un cas de force majeure, la compagnie pourra obtenir, dans le premier cas, une atténuation, et dans le second une exonération de la responsabilité qui pèse sur elle ; il en est ainsi au moins dans l'opinion qui distingue entre les deux catégories d'événements ; ceux qui considèrent les deux expressions comme synonymes conclueront toujours à une exonération ;

nous aurons, d'ailleurs, à revenir sur ces données. Enfin si la cause de l'accident demeure inconnue, il est évident que les suites resteront à la charge de celle des parties sur laquelle doit porter le fardeau de la preuve, puisqu'elle ne pourrait s'exonérer qu'à la condition d'imputer l'accident à autrui et que cette preuve lui est impossible.

D'autre part, pour préciser la notion d'accident en transport, il convient d'ajouter qu'un rapport de causalité doit exister entre le fait découlant du transport et le dommage à raison duquel une indemnité est réclamée. Il ne suffit pas, d'abord, que l'accident se soit produit pendant le transport, il faut qu'il ait sa source dans un accident du voyage ; en d'autres termes le rapport de causalité n'existe que s'il s'est produit une suite de circonstances dont chacune a été la cause des autres (Cour de La Haye, 2 déc. 1900, *Rev. trim. de droit civ.*, 1903, p. 422). Mais le transporteur ne saurait être tenu de garantir la sécurité du voyageur contre tous les risques de route, quelle qu'en soit l'origine ; sinon, il faudrait voir dans le contrat de transport une convention double : transport, d'abord, et ensuite assurance pour les dommages ne résultant pas immédiatement du voyage. Demeurent donc en dehors des risques assumés par le voiturier les attaques criminelles dont les voyageurs peuvent être l'objet pendant la route. L'opinion contraire a été soutenue ; M. Sainctelette (*De la responsabilité et de la ga-*

ran tie, accidents de transport et de travail, Bruxelles, 1884) affirme qu'il convient d'assimiler le voiturier à l'hôtelier, de le rendre responsable en toute hypothèse, et garant de la sûreté de ses wagons et de la vigilance de ses garde-trains. M. Sourdat se prononce dans le même sens (*Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., t. II, n^o 58).

C'est une doctrine excessive ; elle conduirait à donner le droit aux compagnies de refuser les voyageurs qui ne leur paraîtraient pas présenter les garanties de moralité voulues (Mazen, p. 68). Aussi la jurisprudence a-t-elle répudié cette opinion, et décidé que la tentative d'assassinat commise par un voyageur sur un autre dans un train en marche constitue pour le voiturier un cas de force majeure dont il ne saurait répondre, que si l'agression a été facilitée par la disposition du matériel ou l'insuffisance du personnel chargé de la surveillance (Aix, 5 juillet 1887, S., 87, 2, 230). D'ailleurs des mesures destinées à assurer aux voyageurs une protection contre des tentatives criminelles ont été prescrites aux compagnies par une circulaire ministérielle du 10 juillet 1886 (*Bul. annoté*, 1886, p. 242).

Lorsque la qualité du voyageur et la nature de l'accident sont juridiquement établies, on se trouve en présence d'une situation déterminée : le recours que la victime ou ses héritiers sont en droit d'exercer contre la compagnie. Mais à quelles conditions ?

SECTION III. — Conditions du recours.

Il faut évidemment que l'accident de transport ait occasionné au voyageur un préjudice : sans intérêt, pas d'action. D'autre part, le droit au recours ne naîtrait pas, si l'accident provenait de la victime elle-même, de son imprudence ; il faut surtout qu'il existe un lien, un rapport de causalité entre le fait du transport et l'accident. Mais alors se pose immédiatement la question de savoir si le transporteur doit répondre de l'accident dont il n'est pas la cause originaire, de l'accident causé par un acte qui n'est pas le résultat d'une volonté consciente et libre, ou s'il ne peut être recherché que s'il a prévu le dommage qui allait être causé. C'est à cette occasion que s'élève le conflit entre deux théories, dont l'une restreint et dont l'autre élargit au contraire sans cesse le champ de la responsabilité ; la première, conforme à la tradition romaine, et aux idées philosophiques longtemps dominantes, érige en principe que l'auteur d'un dommage ne peut être tenu de réparer les conséquences de l'acte préjudiciable que s'il l'a accompli avec intelligence et liberté ; en d'autres termes, pour qu'un acte puisse être reproché à son auteur, il ne suffit pas qu'il l'ait accompli, il faut que de plus il ait agi librement, avec l'intelligence nécessaire pour comprendre ce qu'il fai-

sait et la conscience de l'acte qu'il a commis en toute liberté (Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*, thèse, Aix, 1901, p. 16 et s.) Il n'y aurait, en d'autres termes, responsabilité que par suite d'un manquement à un devoir légal ou à une obligation contractuelle. « Tout individu peut développer librement son activité comme il l'entend, sous une seule réserve, celle de contenir cette activité dans les limites légales ; tant qu'il se borne à user de son droit, il ne peut engager sa responsabilité ; il ne peut léser autrui, juridiquement au moins : « *neminem lædit qui suo jure utitur* »... Il pourra bien causer un préjudice, mais ce préjudice, né de l'exercice d'un droit, n'aura pas de conséquence juridique, ne sera jamais la source d'une obligation, d'une responsabilité. La responsabilité ne commence que le jour où l'exercice de l'activité devient illicite ; elle n'apparaît qu'avec la faute, avec le délit ou le quasi-délit civil. Le droit ne s'occupe pas de la faute qui se borne à léser des intérêts ; il ne s'occupe que des lésions de droit. L'inexécution d'un contrat forme d'ailleurs un acte illicite au même titre que les délits ou les quasi-délits, puisque, dans ce cas, il y a manquement à un devoir conventionnel corrélatif à un droit également conventionnel. Peu importe, d'ailleurs, que cette faute soit intentionnelle ou non, c'est-à-dire commise avec l'intention de nuire ou simplement par

imprudence; ce n'est pas le dommage comme tel, mais simplement la culpabilité qui fonde la responsabilité, et, par cela même, l'obligation de réparer le dommage » (Teisseire, *loc. cit.*). M. Willems écrit de son côté : « Peut-on concevoir le devoir de réparer de la part de celui qui est sans faute ; pareille obligation ne peut certes se justifier en principe ; il serait inique de mettre sur le même pied l'innocent et le coupable » (*Essai sur la responsabilité civile édictée par les articles 1382 et 1386 du code civil ; Revue générale du droit*, 1895, p. 146).

Mais, en face de cette théorie traditionnelle, fondée sur l'idée d'imputabilité, se dresse une théorie nouvelle, venue d'Allemagne, et qui rallie chaque jour un plus grand nombre de partisans. Elle néglige le principe séculaire de l'imputabilité et lui substitue le simple lien de causalité. L'individu, dit-elle, par cela seul qu'il agit, est garant de son fait et doit en réparer les conséquences, si elles portent préjudice à autrui. Les conséquences d'un accident doivent nécessairement retomber sur quelqu'un. En l'absence de toute faute de la victime, et aussi d'un cas fortuit ou d'une force majeure, n'est-il pas rationnel de faire peser les conséquences de l'acte sur celui qui en a été l'auteur, et de substituer le principe de la responsabilité-risque à celui de la responsabilité-faute. Dès qu'un fait dommageable peut être attribué à l'activité person-

nelle de quelqu'un, ou de son préposé ou de sa chose, cette circonstance suffit pour ouvrir contre lui un droit à des dommages-intérêts. L'homme n'agit que dans l'espoir de tirer profit de ses actes ; il est juste qu'il supporte la contre-partie, c'est-à-dire les risques auxquels il ne songeait pas. Cette théorie a été brillamment exposée en France par M. Saleilles (*Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après les premiers projets de code civil allemand*, 2^e éd., 1901, p. 376, note 1). En Allemagne, cette théorie nouvelle a été soutenue à la fois par les historiens, qui l'ont présentée comme une théorie nationale allemande, préférable par conséquent à une doctrine formée sur une terre étrangère ; par les économistes qui l'ont trouvée plus conforme aux exigences de la simplification du droit ; et par les sociologues, qui la considèrent comme répondant à merveille à l'idée de solidarité où l'on prétend incarner aujourd'hui l'idée même de justice. Ces deux théories conduisent naturellement à des conséquences différentes quant aux droits reconnus aux victimes des accidents de chemins de fer. Nous les examinerons au cours de ce travail ; mais l'étude du fondement même de la responsabilité du voiturier exige des développements particuliers.

DEUXIÈME PARTIE

Nature juridique de la responsabilité des compagnies de chemins de fer.

D'après ce qui vient d'être exposé, on n'aperçoit que deux fondements possibles de la responsabilité des compagnies : ou bien c'est une responsabilité fondée sur l'idée de risque, objective, indépendante de toute faute, ou bien la responsabilité doit être envisagée subjectivement dans l'auteur du fait, qui ne devra d'indemnité que pour les faits répréhensibles relevés à sa charge. D'autre part, si la responsabilité du voiturier suppose encore à la base l'existence d'une faute, il y a lieu de rechercher s'il s'agit d'une faute contractuelle, ou au contraire d'une faute délictuelle ; nous examinerons successivement ces différents points.

SECTION I. — Théorie du risque comme fondement de la responsabilité des compagnies.

Les partisans de cette théorie invoquent les hésitations et les incertitudes de la jurisprudence, les con-

traditions singulières qu'on relève dans ses décisions qui tantôt accordent des indemnités généreuses, et tantôt refusent tout recours à des malheureux que des accidents laissent sans ressources. Ils prétendent qu'il est plus humain d'envisager la responsabilité à propos du fait lui-même que de l'apprécier dans l'auteur du fait, et l'on cherche ainsi à accorder toujours aux victimes des accidents une indemnité quelquefois inconciliable dans la rigueur de la thèse classique avec le dogme de l'imputabilité. Le risque, dans cette théorie nouvelle, c'est l'éventualité des dommages que comporte toute action humaine : celui à qui devra incomber le dommage sera la personne à l'activité de laquelle l'acte peut être rattaché (Cf. Teisseire, p. 114 et s.). D'après les adeptes de cette conception hardie, le mot faute doit être relégué dans le domaine de la morale d'où il n'aurait jamais dû sortir, car transporté sur la scène du droit il ne saurait provoquer qu'injustice et contradiction. « On parvint assez vite à distinguer, écrit M. Teisseire, p. 82 et suivantes, qu'en droit civil on ne pouvait plus parler de peine et qu'il s'agissait seulement de réparation, d'indemnité. Mais alors, l'étendue de cette réparation devait se mesurer non plus par rapport à l'auteur, à sa culpabilité, mais seulement par rapport à la victime, au dommage ; c'était faire surgir la première contradiction. Faire supporter la même indemnité à toute

faute, qu'elle soit lourde ou qu'elle soit légère, qu'elle soit grave ou insignifiante, cela découle naturellement du point de vue civil, et cependant cela paraît illogique et choque le sentiment de justice le plus élémentaire. C'est si choquant même que bien des partisans de la théorie de la faute, tout en restant fidèles en principe à la réparation intégrale, ont souhaité établir des nuances dans l'étendue de cette réparation et ont même proposé des expédients pour les introduire dans la pratique ». On ajoute que si l'introduction de la notion de faute, dans le domaine du droit, aboutit à des injustices, en ce sens que des fautes identiques ne donnent pas lieu à des dommages-intérêts similaires, elle n'est pas moins illogique en ce que des actes qui ne constituent pas des fautes proprement dites, mais simplement des imprudences très légères, entraîneront cependant l'obligation de verser une réparation excessive, hors de proportion avec la légèreté de la faute commise. De sorte que la réparation des conséquences de la faute devient absolument aléatoire ; cette réparation, très lourde, si la mauvaise chance a voulu que l'acte aboutisse à une catastrophe, sera au contraire insignifiante, pour celui dont la faute était bien plus nettement caractérisée, mais qui n'a pas causé de dommages si étendus. D'ailleurs le respect de la notion de faute commanderait que, dans chaque espèce, la conduite de l'auteur de

l'acte soit examinée dans tous ses éléments, et appréciée dans les circonstances qui ont précédé ou accompagné l'action. Or, comme les nécessités juridiques exigent l'application de règles fixes, on a été conduit, même dans le système de la responsabilité subjective, à faire abstraction des circonstances dans lesquelles l'individu agit pour ne considérer que des types abstraits et apprécier la faute *in abstracto*. Seulement en procédant ainsi, on demeure sous l'empire des contingences humaines auxquelles on se flattait d'échapper ; si la détermination de la faute ne varie plus suivant la culpabilité de son auteur, elle changera selon l'appréciation toute personnelle que chaque tribunal fera de l'acte commis (Teisseire, *loc. cit.*).

En résumé, les partisans de la théorie du risque rejettent la notion de la faute, attendu que l'acte volontaire qui est puni par la réparation du préjudice ne révèle pas toujours une adaptation de la volonté au dommage causé. La faute, est, sans doute, un fait répréhensible au point de vue de la morale ; mais comme la morale est chose peu nette, « comme l'appréciation du type idéal varie avec chaque juge, comme le point de vue moral doit être mis en dehors des questions d'intérêt, les auteurs nouveaux ont rejeté la faute » (Teisseire, pages 122 et 123) ; et ainsi on s'est flatté d'avoir découvert un criterium moins variable de la responsabilité, susceptible de se traduire dans

des formules moins rigides que le dogme de la faute et de se plier plus facilement aux exigences de la vie sociale ; c'est d'ailleurs au nom de la justice absolue que l'on s'attache à défendre la légitimité de la nouvelle théorie. Il en serait ainsi en matière de transports, pour les accidents résultant soit du fait des choses, soit du fait d'autrui, soit même du fait personnel du voiturier (Cf. Vansteenbergh, p. 279 et s.).

Cette théorie a été exposée d'une manière saisissante par M. Josserand : « Voilà quelques années seulement, écrivait-il en 1900, qu'une autre construction de la responsabilité des choses inanimées s'est dégagée de la doctrine et aussi de l'œuvre législative elle-même. Sous la pression des nécessités de la vie moderne, et sous l'influence d'une évolution sociale qui se poursuit toujours, un nouveau facteur de la responsabilité extra-contractuelle est apparu à côté du dol et de la faute, savoir le risque ou plus exactement le risque créé, qui dans le domaine de l'industrie revêt plus particulièrement le nom de risque professionnel. L'activité humaine, toujours en progrès, est devenue plus que jamais une source de risques qui en constitue l'inévitable rançon. N'est-il pas équitable, et surtout n'est-il pas utile qu'elle soit en retour une source de responsabilité ? N'est-il pas logique que celui qui accomplit une action, même parfaitement licite et pure de toute faute, et qui en recueillera les résultats

prévus ou imprévus, ordinaires ou fortuits, en supporte également et par une juste réciprocité toutes les conséquences dommageables, fussent-elles imméritées ? Une telle solution ne constitue pas, quoi qu'on ait dit, une atteinte aux initiatives, une entrave à l'action ; elle se borne à rattacher les faits à la cause, à rendre celle-ci responsable de celui-là, et, en faisant ainsi passer dans le domaine juridique la règle qui gouverne souverainement le monde matériel comme le monde intellectuel, elle glorifie bien plutôt l'action dont elle met en valeur toute la haute signification sociale ; elle oppose à la vieille formule individualiste « pas de responsabilité sans faute », faite pour les hommes vivant isolés ou n'ayant que des relations peu fréquentes, une conception sociale répondant aux besoins de nos sociétés modernes si agissantes, écartant les recherches subjectives toujours délicates et traitant l'homme non comme une individualité abstraite, mais comme une unité sociale ; c'est la notion du risque créé qui s'oppose à celle de la faute, c'est la théorie objective qui menace et qui a déjà profondément entamé la théorie subjective traditionnelle » (Note D., 1900, 2, 292).

Appliquant cette théorie au voiturier, nous dirons que tout accident survenu au voyageur au cours du transport entraîne pour la compagnie l'obligation de le réparer, alors même qu'elle n'aurait aucune faute

à se reprocher, qu'elle aurait exercé le contrôle le plus attentif, la surveillance la plus impeccable sur son exploitation. La notion de la force majeure et du cas fortuit se trouve ainsi considérablement restreinte, dans leur rôle limitatif de la responsabilité des compagnies. De même que la propriété, aux yeux de certains auteurs, impose à son auteur un risque permanent, justifié par cette considération que, s'il retire des avantages de son bien, il doit indemniser autrui du préjudice que celui-ci peut causer, les compagnies de chemin de fer répondraient de tous les risques causés aux voyageurs, de ceux même qui ne seraient pas la conséquence d'une faute, attendu que les bénéfices qu'elles réalisent permettent de leur imposer le poids de cette charge.

Mais un tel système peut-il trouver sa consécration dans le code civil ? On l'affirme, l'article 1384-1^o étant conçu dans les termes les plus généraux. Ecrit à une époque où l'industrie n'avait pas reçu de grands développements, ce texte exprime les idées des rédacteurs du code civil sur le risque en matière d'accidents dus au machinisme. Celui-ci a reçu sans doute une prodigieuse extension depuis le début du XIX^e siècle, mais la conception législative n'a pas changé ; les mêmes considérations dictent la même solution, quelle que soit la nature ou l'importance de la chose qui a causé le dommage ; l'équité exige toujours que les accidents

* occasionnés par les choses soient supportés par la personne qui s'en servait.

Ce mouvement législatif, il faut le reconnaître, a repris une activité nouvelle à l'époque contemporaine et l'idée de risque a été appliquée à certaines hypothèses où une responsabilité est encourue sans qu'une faute véritable ait été commise (Dommages causés par l'exécution des travaux publics, Hauriou, note Sirey, 97, 3, 32, et loi du 29 déc. 1892, sur l'occupation temporaire ; — erreurs commises dans l'administration de la justice, loi du 8 juin 1895, qui oblige l'Etat à réparer cette erreur ; — risque professionnel supporté par le patron pour les accidents survenus à l'ouvrier par le fait ou à l'occasion du travail, loi du 9 avril 1898 ; — enfin risque universitaire résultant de ce que la loi du 20 juillet 1899 impose à l'Etat la réparation des dommages causés par les élèves des établissements publics d'enseignement). La jurisprudence elle-même semble incliner à sanctionner cette théorie : c'est ainsi qu'un arrêt de la cour de Toulouse, en date du 6 mai 1902 (*Rev. trim. de droit civ.*, 1904, p. 170, Dalloz, 03, 2, 413) décide qu'une locomotive ayant causé l'incendie d'une forêt, la compagnie est responsable du dommage ; les exploitants du chemin de fer doivent, en effet, prendre toutes les précautions nécessaires pour le prévenir, mais ces précautions fussent-elles inutiles, la compagnie n'est pas

moins tenue de réparer le préjudice même en l'absence de toute faute de sa part.

Il ne faudrait pas croire cependant que cette théorie de la responsabilité des compagnies reposant sur un risque professionnel soit communément acceptée au moins en France; il paraît difficile, en effet, d'imposer une responsabilité à une personne qui n'a aucune faute à se reprocher. Elargir ainsi le champ de la responsabilité, n'est-ce pas entraver, quoi qu'on dise, l'exercice de l'activité humaine? L'homme est fait pour agir, et ne peut arriver à la fortune qu'au prix d'une activité incessamment tendue vers les buts les plus divers; or si, dans ses entreprises, il est constamment arrêté par la crainte d'être obligé de supporter toutes les conséquences de ses actes, même celles qui ne sont pas intentionnelles et qui ne se rattachent que d'une manière très indirecte à ses opérations, il se découragera et inclinera de plus en plus à rester inactif. A quoi bon, en effet, être énergique et audacieux, si les hommes qui déploient ces qualités sont exposés à un si grand nombre de risques que toute tentative de les éviter paraît inutile? Aussi la cour de cassation, dans un arrêt du 30 mars 1897 (D., 97, 1, 140, S., 98, 1, 65), a formellement refusé de consacrer la thèse nouvelle, et elle se rattache aux idées classiques, en décidant que, si la cause reste inconnue, cet accident est fortuit et ne peut engager aucune

responsabilité : « La cause de l'accident n'ayant pu être déterminée et ne pouvant certainement être attribuée qu'à une de ces forces étrangères irrésistibles contre lesquelles les forces humaines sont impuissantes, elle rentre dans la catégorie des accidents fortuits déjouant toute prévision, tenant à l'imperfection des connaissances actuelles de l'homme sur l'action des forces de la nature, et ne pouvant engager aucune responsabilité. » De même, la cour de cassation de Belgique (arrêt du 28 mars 1889) affirme que « l'article 1384 suppose nécessairement l'existence d'une faute initiale dont il règle les conséquences ; ce principe domine tous les cas de responsabilité qui sont énumérés à l'article 1384 ; la responsabilité découle non pas de la qualité de propriétaire, mais de la négligence ou de l'incurie qu'il a apportée » (S., 90, 4, 17). — De même encore, la cour de Liège (arrêt du 12 nov. 1898, S., 1900, 4, 13, D., 1900, 2, 295) estime que l'article 1384 ne permet pas de réputer responsable de plein droit, du dommage causé par le fait de sa chose, le propriétaire de celle-ci, car aucune réparation n'est due à celui qui ne prouve pas l'existence d'une faute imputable à l'auteur du dommage. Aucune responsabilité ne peut être encourue du chef d'une chose inanimée que si la partie lésée établit que le préjudice subi par elle provient d'un vice de fabrication, d'une imperfection de la chose ou

d'un manque de surveillance ou de précaution imputable au propriétaire ou à son préposé. Il ne serait pas raisonnable, disent les magistrats belges, d'attacher dans tous les cas à l'emploi d'une chose une présomption de faute en se fondant uniquement sur le dommage qui en est résulté ; un système aussi absolu heurterait l'équité : « On comprend aisément que la loi ait soumis à une présomption de faute le commettant, ainsi que le détenteur d'un animal et le propriétaire d'un bâtiment dans les circonstances qu'elle indique, un tort précis étant alors toujours constant ou plausible de la part de ces personnes ; mais il en est autrement quand, à défaut de cause déterminée du fait nuisible de la chose, on ne peut recourir qu'à une simple induction abstraite, pour attribuer ce fait à une faute ; et si le progrès industriel a, à la vérité, augmenté le nombre des accidents... qui échappent aux prévisions humaines, il n'y a rien en cela qui doive altérer le principe d'éternelle raison qui les régit : *casus a nullo præstantur*. »

En réalité, affirme la réalité subjective, soutenir que le voiturier est responsable de l'accident survenu au voyageur quand il n'a commis aucune faute, c'est élargir contrairement à toute équité le domaine de la responsabilité qui lui incombe. Voici que dans son exploitation, il se produit un fait irrésistible, indépendant de sa volonté, de son expérience, de son ha-

bileté et malgré tous les efforts qu'il aura tentés pour assurer l'exécution complète du contrat de transport, il se trouvera accablé par la réparation pécuniaire du dommage qu'il ne pouvait prévoir (Cf. Exner, *La notion de la force majeure, Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, trad. Seligman, Paris, 1892).

A l'étranger, quelques législations paraissent cependant fonder la responsabilité des compagnies de chemin de fer pour les accidents sur l'idée du risque professionnel. Il en est ainsi en Autriche-Hongrie, en Allemagne, en Suisse et en Danemark.

AUTRICHE-HONGRIE. — D'après la loi autrichienne du 5 mars 1867, articles 1 et 2, « en cas de blessure ou de mort survenue dans l'exploitation d'un chemin de fer mu par la vapeur, il y a présomption que l'accident est arrivé par la faute de l'entreprise. L'entreprise ne sera exonérée qu'au cas et dans la mesure où elle prouverait que l'accident est arrivé par un cas inévitable (force majeure) ou par le fait inévitable d'un tiers, de la faute duquel elle n'est pas responsable, ou par la faute de la victime elle-même » (Texte cité par Exner, p. 27).

C'est dans le même sens que statue la loi hongroise du 7 juillet 1874 : « En cas de mort et de blessure des voyageurs, la compagnie de chemins de fer, alors même que sa ligne n'est pas encore li-

vrée à la circulation, est responsable de plein droit, à moins qu'elle ne prouve que la mort ou les blessures ont été causées par une force majeure, ou par le fait d'un tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute du défunt ou du blessé lui-même » (*Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309, notice de M. Horn).

ALLEMAGNE. — La responsabilité des chemins de fer avait été déjà réglementée dans ce pays par la loi prussienne du 3 novembre 1838, disposant que les compagnies seraient responsables de tout dommage arrivé aux voyageurs pendant le transport (Exner, p. 26). Depuis cette époque, la situation a été réglementée à nouveau par la loi d'Empire du 7 juin 1871, d'après laquelle (art. 7) « lorsque, dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par un cas de force majeure ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée » (*Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264, trad. de M. Lyon-Caen).

SUISSE. — En Suisse, le même système est adopté par la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 (art. 2) : « Toute entreprise de chemin de fer ou de bateaux à vapeur est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné

mort d'homme ou lésion corporelle, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû soit à la force majeure, soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres personnes non employées pour le transport, sans qu'il y ait eu faute imputable à l'entreprise, ou enfin que l'accident ait été causé par la faute de celui-là même qui a été tué ou blessé » (*Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 739). Cette loi a été récemment confirmée et étendue par la loi fédérale du 28 mars 1905 sur le même sujet (*Annuaire de législation étrangère*, 1906, p. 351).

DANEMARK. — Enfin la loi danoise du 26 mars 1898, sur la réparation des dommages causés par l'exploitation des chemins de fer, met aussi à la charge des compagnies la généralité des accidents, car, d'après l'article 1^{er}, « la réparation des dommages aux personnes causés par le voyage sur les chemins de fer de l'Etat ou un usage quelconque de leur matériel d'exploitation, tant aux voyageurs qu'à toute personne autre que les employés des chemins de fer de l'Etat, soumis en cette qualité à des règles de particulière indemnité, est à la charge de l'exploitation, à moins qu'il ne soit établi que la victime ait causé elle-même le dommage, intentionnellement ou par inadvertance, ou que ce dommage ne pouvait être évité, malgré tout le soin et l'attention que l'exploitation des chemins de fer impose à l'administration ou aux em-

ployés » ; il est vrai que ce dernier membre de phrase paraît se référer aussi bien à la faute contractuelle qu'au risque professionnel, ce qui permet d'exprimer des doutes sur les intentions véritables du législateur danois, relativement au criterium de la responsabilité.

SECTION II. — Théorie de la faute comme fondement de la responsabilité des compagnies.

C'est la théorie classique. Elle s'est conservée intacte jusque vers 1885. Admise dès la plus haute antiquité, elle a reçu l'approbation aussi bien des philosophes des anciennes législations, que de la morale spiritualiste des sociétés contemporaines, et elle repose sur cette idée simple que la conduite d'un individu doit être appréciée d'après la culpabilité qu'il a montrée en accomplissant l'acte considéré.

Mais la faute elle-même peut se comprendre de deux manières : ou bien la faute résulte du manquement à un contrat, ou bien elle se rencontre en dehors de tout contrat, en raison d'un acte illicite commis au préjudice d'autrui. Le principe de la faute contractuelle est posé dans les articles 1134 à 1136, 1143 à 1147, 1149 et 1302, et c'est dans les articles 1370 et suivants que la faute délictuelle est étudiée par le législateur. L'article 1370 décide, en effet, qu'il existe des obligations qui pèsent sur les individus en dehors de tout

lien juridique où ils se soient engagés, et les articles 1382 à 1386 développent cette idée, en considérant comme des fautes toutes délations apportées aux droits d'autrui. Seulement la circonstance que le problème de la responsabilité est étudié par le code à deux endroits différents implique-t-elle que le législateur a entendu consacrer deux catégories de fautes, ou bien faut-il dire que la faute est toujours une, qu'elle obéit toujours aux mêmes règles, sans distinguer entre le cas où elle provient de l'inexécution d'un contrat, et celui où elle réside dans l'inaccomplissement d'un devoir social consistant à ne pas léser autrui ?

Dans la doctrine de l'unité de faute, on évite les difficultés naissant de la question de savoir à laquelle des deux fautes se rattacherait la responsabilité du voiturier. Cette doctrine a été soutenue à une époque récente ; ses principaux défenseurs ont été M. Lefèvre (*Revue critique*, 1886, p. 485 ; M. Planiol (*Revue critique*, 1888, p. 279 et s. et *Traité de droit civil*, t. II, n^{os} 862 et s.), et aussi M. Grandmoulin (*De l'unité de la responsabilité*, thèse, Rennes, 1892). La responsabilité ne serait pas tantôt contractuelle et tantôt délictuelle, même lorsqu'elle résulte de l'inexécution d'un contrat, elle est toujours de nature délictuelle. L'obligation d'indemniser naît toujours de la faute qui est productive d'obligations, et cette obliga-

tion de réparer le dommage causé est complètement indépendante de l'obligation antérieure dont la violation a constitué la faute : « Ces deux obligations n'ont ni la même cause ni le même objet ; l'obligation pouvait avoir une source quelconque, être conventionnelle, quasi-conventionnelle ou légale ; elle pouvait avoir un objet quelconque, une dation, un fait, une abstention ; l'obligation née de la cause a toujours pour cause une lésion injuste et pour objet la réparation (ordinairement pécuniaire) de cette lésion » (Planiol, *Traité*, t. II, n° 891). On dit encore que le délit n'est pas autre chose que l'atteinte portée à un droit quel qu'il soit. Dès qu'un dommage a été causé, peu importe le fait d'où il provient, sa réparation s'impose. Si la faute contractuelle est la violation de l'obligation souscrite au contrat, la faute délictuelle est la violation de l'obligation légale de ne pas léser autrui, si bien que toute faute consiste toujours dans un manquement à une obligation préexistante (Planiol, note D., 96, 2, 457, et *Traité*, t. II, n° 876).

Mais cette argumentation a été contestée : « l'erreur consiste, écrit M. Capitant, à croire que le devoir de respecter la vie et les biens de nos semblables constitue une véritable obligation juridique ; l'obligation est toujours nécessairement un lien de droit existant entre une ou plusieurs personnes déterminées, qu'il s'agisse d'une obligation de donner, de faire ou

de ne pas faire ; c'est la contrepartie d'une créance, c'est une valeur existant dans le patrimoine, constituant une dette pour le débiteur et une valeur active pour le créancier. L'obligation est donc appréciable en argent ; elle crée un rapport de droit entre deux personnes qui jusque là étaient juridiquement étrangères l'une à l'autre, elle les met donc l'une par rapport à l'autre dans une situation qui déroge au droit commun : obligations contractuelles, quasi-contractuelles ou légales, toutes ont pour objet de créer un état particulier entre certaines personnes. Dès lors, n'est-il pas contradictoire de parler d'obligation négative existant au profit de tous à la charge de tous ? De semblables obligations ne changeraient rien pour les relations ordinaires des hommes, elles ne créeraient aucun droit véritable, elles ne représenteraient aucune valeur pécuniaire dans le patrimoine du créancier. Serait-il sérieux de dire que j'ai dans mon patrimoine un droit de créance contre tous mes semblables, consistant dans le pouvoir d'exiger d'eux qu'ils ne me causent aucun préjudice ? En réalité, le délit n'est pas, comme on le dit, la violation d'une obligation préexistante : bien au contraire, il est la source d'une obligation, à laquelle il donne naissance ; c'est l'acte délictueux qui crée une véritable obligation à la charge du coupable ; jusque là, il n'y avait aucune obligation au sens propre du mot. — Il en est

tout autrement en matière contractuelle ; la faute du débiteur consiste dans l'inexécution d'une obligation qui pesait sur lui. — Dès lors, on comprend très bien que la loi traite différemment la faute commise à l'occasion d'une obligation et la faute commise vis-à-vis d'un tiers auquel on est juridiquement étranger. La première a sa source dans l'obligation préexistante, car s'il n'y avait pas eu d'obligation, il n'y aurait pas eu de faute, et, par conséquent pour en déterminer les effets, il faut tenir compte de l'obligation elle-même. La seconde, au contraire, a sa source dans la loi » (*Introduction à l'étude du droit civil*, p. 320 et 321).

Aussi le système de la dualité des fautes est-il plus volontiers défendu dans la doctrine que dans la jurisprudence. D'abord comment expliquer que le législateur ait traité des dommages-intérêts à deux endroits différents, sinon parce qu'il a eu en vue deux hypothèses dissemblables (Saintelette, *Responsabilité et garantie*, Bruxelles, 1884, p. 5). La distinction des deux fautes est très clairement posée par M. Fromageot : d'une part, dit-il, il y a des obligations qui incombent à tous les citoyens ; elles restreignent leur liberté afin de ne pas gêner la liberté des autres et d'assurer ainsi la jouissance commune de la vie en communauté. Etablis par la loi, ce sont des devoirs légaux. D'autres, spéciaux à certains individus, ne se

réfèrent nullement au bien de la communauté ; ils sont nés de la volonté même de ceux qui s'y sont soumis, et qui se sont engagés dans une convention où ils ont vraisemblablement trouvés des avantages formant la contrepartie de leurs devoirs. Or, il est facile d'apercevoir la différence entre les obligations conventionnelles et celles qui naissent de la loi ; ces dernières sont gouvernées par des règles uniformes, tandis que les obligations conventionnelles sont régies par des principes variables selon la nature de la convention, l'intention des parties et les effets que celles-ci ont en vue : « Aussi semble-t-il que l'on puisse à juste titre distinguer entre le manquement aux premiers et le manquement aux seconds et c'est ce qui a fait adopter le nom de faute quasi-délictuelle, extra-contractuelle et légale d'une part, celui de faute contractuelle d'autre part » (*De la faute comme source de responsabilité en droit privé*, 1891, p. 15). En d'autres termes, il y a des actes qui ne sont illicites que parce qu'ils contreviennent à un engagement pris dans une convention antérieure (inexécution, exécution simplement partielle ou tardive ou irrégulière) ; mais la faute délictuelle n'apparaît que là où des actes sont illicites en eux-mêmes abstraction faite de tout rapport de droit entre la victime de la lésion et l'auteur de cette lésion.

Il est facile dès lors d'apercevoir entre ces deux

fautes contractuelle et délictuelle les différences suivantes : 1° quant à l'origine, la faute délictuelle provient de l'inobservation d'une loi, la faute contractuelle de l'inexécution totale ou partielle d'une convention ;

2° Quant à sa nature juridique, la responsabilité varie suivant qu'elle est contractuelle ou délictuelle ; dans le délit, la victime et l'auteur n'ont jamais été tenus par des liens préalables ; ces deux personnes étaient, avant l'acte préjudiciable, complètement étrangères l'une à l'autre, au point de vue juridique. La faute contractuelle suppose, au contraire, l'existence d'un accord antérieur, d'un arrangement qui comportait des prestations réciproques avec la prévision éventuelle des risques qui menacent tout projet de l'homme ; elle suppose la violation d'une parole qui a été demandée et donnée ; c'est ce que remarque très logiquement M. Chauveau : « Le délit ne saurait se rattacher à l'exécution d'une obligation née d'un contrat formé antérieurement entre la victime et l'auteur d'un délit ; c'est une lésion qui laisse intacts les rapports de droit conventionnel pouvant exister entre l'auteur d'un fait dommageable et la personne qui en souffre, les conditions de l'existence du délit ne dépendent en aucune façon de la volonté des parties ; ces conditions sont déterminées d'une façon absolue ; le domaine de la faute con-

tractuelle est tout différent ; il y a entre l'individu lésé et l'auteur de la lésion le lien d'un contrat, et la faute consiste précisément dans la violation de l'une des clauses du contrat ; aussi les conditions de l'existence du contrat sont-elles relatives ; elles dépendent de la volonté des parties qui ont fixé la nature de l'étendue des obligations et précisé la limite des droits du créancier ; la responsabilité en matière de contrat ne naît que du contrat et n'existe que dans la mesure créée par le contrat lui-même (Note *Pandectes Françaises*, 92, 2, 129). Et M. Capitant ajoute non moins nettement : « Cette dualité de responsabilité est facile à justifier : toute personne est obligée de respecter la vie et les biens d'autrui, et, quand elle viole les droits de son semblable, il est juste et équitable qu'elle répare le dommage qu'elle a injustement causé ; voilà le principe de la faute délictuelle. Au contraire, lorsque deux personnes sont engagées dans un rapport de droit qui les lie l'une à l'autre, leur situation est toute différente... Dans les actes juridiques, la volonté joue le rôle principal et prépondérant ; c'est elle qui met le débiteur dans une situation particulière en dehors des prévisions du droit commun ; c'est elle qui l'expose à commettre une faute de nature à nuire à autrui, et c'est elle seule qui doit déterminer, quand il y aura faute, l'étendue et les conséquences de la faute commise. — Ainsi, les règles qui s'ap-

pliquent à la responsabilité de la faute délictuelle ne sont pas les mêmes que celles qui déterminent l'étendue de la responsabilité contractuelle, et de là toute une série de différences entre les deux espèces de faute » (*Introduction à l'étude du droit civil*, 1^{re} édition, 1898, p. 309 et s.).

Dès lors, l'appréciation de la faute n'est pas la même dans les contrats et dans les délits. Dans les contrats, la faute très légère n'est pas en principe prise en considération : le type de la responsabilité est, en effet, dégagé par l'article 1127, qui astreint le débiteur à observer dans l'exécution du contrat les soins d'un bon père de famille, c'est-à-dire la vigilance habituelle d'un administrateur diligent, et c'est là un principe de portée générale (Baudry-Lacantinerie, *Principes de droit civil*, 6^e éd., t. II, n° 95). Il en est autrement dans les délits où la faute la plus légère oblige son auteur à réparer le dommage causé ; c'est la consécration de la règle romaine : *in lege aquilia et levissima culpa venit* ; car suivant l'explication très juste de M. Huc, « l'auteur du dommage n'avait qu'une seule obligation négative à remplir ; il n'avait qu'à s'abstenir ; il a volontairement couru au devant de son obligation ; il aura beau s'entourer de toutes les précautions voulues, sans en négliger aucune, il sera responsable en cas d'accident... Une contravention quelconque a donc pu suffire pour engager sa

responsabilité » (*Commentaire théorique et pratique du code civil*, t. VII, n° 95 ; et Cassation, 21 janvier 1890, D., 91, 1, 380) ;

3° La preuve de la faute n'est pas la même dans les deux cas. Celui qui invoque une responsabilité contractuelle n'a pas à prouver la faute commise ; il n'a qu'à établir l'inexécution du contrat et le préjudice qui en résulte pour lui ; au contraire, le demandeur en indemnité à raison d'un délit doit démontrer que l'acte qui résulte d'un préjudice est imputable au défendeur. Il se prétend créancier ; c'est à lui à prouver la cause de cette créance (art. 1315) ; la charge de la preuve est donc intervertie ;

4° Différentes quant à l'origine, à la nature juridique et à la charge de la preuve, les deux responsabilités ne donnent pas lieu à une réparation calculée sur la même base. L'indemnité, dans la responsabilité contractuelle, est limitée par l'article 1150 aux dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir, lorsque l'inexécution n'est pas due à un dol du défendeur. Dans la faute délictuelle, au contraire, réparation est due toujours de l'intégralité du préjudice (Sainctelette, *Responsabilités et garanties*, p. 15) ;

5° Les conditions dans lesquelles l'indemnité peut être demandée ne sont pas identiques : l'inexécution ou le retard dans l'exécution d'une obligation con-

tractuelle doivent être constatés par une mise en demeure, tandis que, si le dommage a été occasionné par un fait repréhensible en dehors d'un contrat, les dommages et intérêts sont dus de plano, et il est inutile de mettre au préalable le débiteur en demeure, l'article 1382 constitue à lui seul une mise en demeure suffisante (Rouard de Card, *Distinction entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, d'après la loi et la jurisprudence françaises, France judiciaire*, 1891, 1, 97) ;

6° L'exonération de la faute par convention, possible en général dans les obligations contractuelles, sauf quand elle porte sur le dol et la faute lourde, paraît inapplicable à la responsabilité délictuelle. En effet, dit-on, lorsque la responsabilité naît d'un contrat, les parties peuvent à leur gré en préciser l'étendue, mais les obligations légales sont d'ordre public; leur violation ouvre nécessairement droit à une réparation dont il ne dépend pas des parties de fixer les limites (Fromageot, *loc. cit.*, p. 66) ;

7° La même juridiction n'est pas uniformément compétente pour juger les deux fautes ; dans la faute contractuelle, si le contrat est commercial et le procès porté devant les tribunaux consulaires, l'article 420 du code de procédure civile s'applique. Si la responsabilité est délictuelle, le tribunal du domicile

du défendeur est seul compétent (Lyon-Caen, *Traité de droit commercial*, 2^e éd., t. III, n^o 709 *ter*) ;

8^o Quant aux délais dans lesquels l'action doit être intentée, l'action contractuelle, n'étant pas une action civile au sens du code d'instruction criminelle, n'est pas suspendue par l'action pénale et ne s'éteint pas avec elle ; tandis que le recours délictuel disparaît par la même prescription que l'action publique et subit l'effet de l'action fondée sur la violation de la loi criminelle ;

Enfin 9^o les magistrats ne jouissent pas de la même latitude pour la fixation de l'indemnité à allouer à la partie lésée, et l'article 1153 qui n'alloue les intérêts d'une indemnité due pour une inexécution tardive qu'à dater du jour de la sommation de payer est étranger aux dommages-intérêts dus à raison d'un délit ou d'un quasi-délit (Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 5^e éd., t. IV, p. 750).

Cette doctrine, qui sépare ainsi le domaine des deux fautes est encore admise par la majorité des auteurs (Aubry et Rau, *loc. cit.* ; Demolombe, *Traité des contrats et des obligations conventionnelles*, t. I, n^o 406, et t. VIII, n^{os} 472 et s. ; Laurent, *Principes de droit civil français*, 3^e éd., t. XVI, n^o 213, et t. XX, n^o 463 ; Labbé, *Revue critique*, 1886, pages 358 et s., et note S., 86, 4, 25 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, 3^e éd., t. I., n^o 6 ; Huc, t. VIII, n^{os}

424 et s. ; Capitant, *Introduction*, 1^{re} éd., p. 300 ; Baudry et Barde, *Traité des obligations*, 2^e éd., t. I, p. 355 et s.).

Quelle solution faut-il admettre, en matière de transport ? Convient-il de se rattacher à la responsabilité délictuelle, ou au contraire à la responsabilité contractuelle ? *A priori*, il semblera qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle ; en effet, le contrat de transport est au nombre des conventions réglementées soit par le code civil, soit par le code de commerce (art. 1782 à 1886 du premier, et art. 96 à 108 du second). Mais on s'aperçoit vite que ces textes ne concernent que les transports des marchandises ; aussi a-t-on souvent critiqué leur insuffisance . « les textes que le code civil consacre au contrat de transport sont très peu nombreux ; ils sont, en outre, pour la plupart, fort inutiles, soit parce qu'ils font double emploi avec les articles 96 et s., 103 et s. du code de commerce, soit parce qu'ils contiennent l'application de principes certains : l'une de ces dispositions, celle de l'article 1784, a même l'inconvénient d'être dangereuse, car elle a fourni un argument *a contrario* à l'opinion, inexacte selon nous, qui met à la charge d'un voyageur victime d'un accident la preuve de la faute du voiturier. Quant au code de commerce lui-même, il ne contient que des dispositions très insuffisantes sur le contrat de transport, en réalité

même il ne vise que la commission de transport, c'est-à-dire un contrat tout différent ; mais cependant la plupart des textes qu'il consacre à ce contrat sont applicables au contrat de transport » (Baudry et Wahl, *loc. cit.*, n° 2.445). En présence de cette pénurie de textes, la jurisprudence a hésité. Nous devons constater, toutefois, que, sauf des décisions isolées, elle a toujours été favorable à la théorie délictuelle. L'intérêt du débat est considérable ; il s'agit de savoir quelles règles gouverneront le recours à l'indemnité ; le voyageur devra-t-il établir la faute du voiturier (responsabilité délictuelle) ou sera-ce au voiturier à prouver qu'il est exempt de faute (responsabilité contractuelle) ? D'autre part, dans quelles limites le préjudice sera-t-il réparé, etc... ?

Il est certain que, dès le début du XIX^e siècle, la responsabilité du voiturier dans le contrat de transport fut considérée unanimement comme délictuelle. Et cette doctrine s'est maintenue dans la jurisprudence. Sur quels arguments s'appuie cette opinion ? D'abord sur un argument de textes, ensuite sur un raisonnement de pure logique.

L'argument de textes est tiré de l'interprétation stricte de l'article 1784 : « Les voituriers sont responsables de la perte et de l'avarie des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou par

cas de force majeure ». Mais ce texte ne concerne que le transport des marchandises, et il ne doit pas être généralisé au transport des voyageurs; car, loin d'être une consécration du droit commun, comme le soutiennent les partisans de la théorie contractuelle, il constitue une dérogation aux règles normales; c'est ce que s'est efforcé de démontrer M. l'avocat général Feuilloley, sous Cass. req., 14 déc. 1903 (*Gaz. Trib.*, 28 avril 1904): « Le contrat de transport, d'après le code, est un genre particulier de louage d'industrie. Est-ce que, dans cette matière du louage d'industrie, le législateur a, par des dispositions générales, modifié les principes ordinaires de la responsabilité et des règles de la preuve? Non, que faut-il en conclure? C'est que si, pour une des trois sortes de louage d'ouvrage, d'industrie, qui font l'objet du chapitre II du livre VIII du code civil, nous y découvrons une exception particulière, cette exception ne pourra pas être étendue du cas expressément prévu à ceux qui ne l'ont pas été. — Et cette exception spéciale aux règles du droit commun sur la responsabilité et la preuve, nous la rencontrons dans la matière particulière du transport de choses. C'est l'objet de l'article 1784; il déroge au droit commun, c'est incontestable. S'il n'existait pas, celui qui a confié une chose, un objet, une marchandise à un voiturier, serait tenu, en cas de perte de la chose ou d'avarie, de prou-

ver la faute du voiturier, conformément aux articles 1315 et 1382. Au lieu de cela, et par dérogation à ces articles, qui sont de droit commun, la loi renverse la règle de la preuve, et impose au voiturier, considéré comme débiteur d'un corps certain, l'obligation de prouver sa libération ; il sera donc responsable, à moins qu'il ne prouve le cas fortuit ou le cas de force majeure. Mais cette exception, soit qu'on applique l'article 1784, soit qu'on invoque par analogie l'article 1302, relatif à la perte de la chose due, ne doit point être étendue à des cas pour lesquels elle n'a pas été expressément écrite. Or, les termes mêmes de l'article 1784 suffisent à démontrer qu'il est absolument spécial au transport des choses. »

Il est évident, dans cette argumentation, que la raison principale indiquée repose sur cette considération que le contrat de transport des personnes est l'accessoire d'un contrat de dépôt, et la compagnie jouerait avant tout le rôle d'un dépositaire. On conçoit, en effet, dans cette théorie, l'article 1784 comme une application des principes juridiques du dépôt : « il n'est qu'une conséquence du principe général qui veut que le voiturier soit tenu, ainsi que tout autre dépositaire d'un corps certain, de rendre en bon état la chose qui lui a été confiée, à moins qu'il ne justifie de l'extinction de son obligation » (Douai, 31 mars 1890, *Jurisprudence de la cour d'appel de Douai*,

1890, p. 99). En d'autres termes, la règle contenue dans ce texte serait l'application pure et simple des articles 1952 et suivants du code civil au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier. Or, dit-on, on ne peut pas dire que l'homme puisse être l'objet d'un contrat de dépôt ; il est le sujet des droits ; il n'en est pas l'objet. L'élément dépôt est donc entièrement absent du transport des personnes et aucune assimilation n'est possible entre ce contrat et le transport des voyageurs (Paris, 14 janvier 1902, *Gaz. Trib.*, 6 mars 03).

A ce raisonnement, on a objecté que, si les voyageurs ne sont pas confiés au voiturier au sens juridique du mot dépôt, ils passent néanmoins un contrat en vertu duquel ils s'attendent à être entourés, pendant la route, de mesures protectrices contre les dangers qui peuvent menacer leur sécurité. Les partisans de la responsabilité contractuelle répondent que « le contrat de transport des voyageurs ne donne pas au voiturier la garde des voyageurs qu'il transporte ; le voyageur est libre de continuer son voyage jusqu'à l'endroit convenu ou de s'arrêter à la première station ; il est libre de se conformer aux règlements de la compagnie qui le transporte ou de commettre des imprudences ; en un mot, il est son propre gardien » (Guillouard, *Traité du contrat de louage*, 3^e éd., 1891, t. II, n° 765). En résumé, l'article 1784 est inappli-

cable au transport des personnes, car il suppose un dépôt nécessaire ; or, les voyageurs n'étant pas susceptibles d'être l'élément d'un dépôt, les voituriers ne peuvent être rendus responsables *a priori* des accidents qui sont advenus aux voyageurs.

D'autres arguments sont encore fournis en faveur de la théorie délictuelle. Durant le transport, le voyageur ne saurait être assimilé à une marchandise ; il n'est pas conforme à la nature des choses de mettre sur le même rang un voyageur et un colis. La marchandise est une chose passive, qui, pendant le trajet, échappe à la surveillance de l'expéditeur ; le voyageur demeure, pendant le voyage, un être animé et raisonnable, capable d'initiative, conservant sa liberté et sa volonté, et pouvant, avec un peu de prudence éviter un certain nombre de dangers. Or, l'individu qui conserve son libre arbitre demeure en même temps responsable ; c'est donc au voyageur lui-même à assurer lui-même sa propre conservation. « La prétendue sécurité pour l'homme est celle qu'il se doit à lui-même, et ce n'est que lorsque celle-ci n'a pas suffi et a été déjouée par les événements qu'il y a lieu de rechercher si l'accident n'est pas imputable à autrui » (Cass. Belge, 5 oct. 1893, S., 94, 4, 5, Conclusions de M. le procureur général Mesdach de ter Kiele). Il n'est pas exagéré de dire que le voyageur n'étant pas passif comme la matière et pouvant par ses actes rendre superflues les précautions prises par

la compagnie pour assurer la sécurité, celle-ci possède sur lui une moindre action que sur les marchandises et, du moment que les conditions du transport sont différentes, la nature de la responsabilité doit logiquement varier. « L'inertie des choses, écrit M. Le Roy, les met à la merci du transporteur dès le moment où elles lui sont remises; les empêche de prévoir un danger et de se soustraire aux détériorations que la faute ou la négligence du transporteur leur occasionne ; tandis que la vie et l'intelligence des personnes en fait, non plus des êtres passifs, subissant la volonté, la direction, l'action ou l'omission du transporteur, et en même temps incapables de témoigner de ce qui s'est passé à leur égard, mais des êtres pouvant protester contre les actes imprudents, aider souvent à prévenir des négligences, à réparer les omissions. D'autant plus que, lorsqu'ils n'auront pu y réussir, ils pourront aisément fournir la preuve des torts du transporteur en recueillant les témoignages... Et c'est pourquoi, d'après la jurisprudence et quelques auteurs, le transporteur ne doit pas aux voyageurs des soins de même nature que ceux qu'il doit apporter à la conservation des choses qui lui sont remises » (Le Roy, *Du contrat de transport des passagers par mer*, thèse, Paris, 1902, p. 40 et s.).

La jurisprudence est aujourd'hui fixée dans le sens de la responsabilité délictuelle des compagnies dans le

cas des accidents survenus aux voyageurs, et bien rares sont les décisions qui statuent en sens contraire. Il en résulte que, dans l'hypothèse où un accident de chemin de fer a causé à la fois des blessures à un voyageur et la perte de ses bagages, confiés à la compagnie, celui-ci n'aura aucune preuve à faire pour être indemnisé de la perte de ses colis ; mais il devra établir l'existence d'une faute à la charge de la compagnie, pour obtenir la réparation de sa blessure. L'arrêt fondamental en cette matière est celui rendu par la chambre civile de la cour de cassation, le 10 novembre 1884 (D., 85, 1, 433, note de M. Sarrut ; S., 85, 1, 129, note de M. Lyon-Caen) : « En déclarant, dans l'article 1784, les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou par cas de force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des marchandises, et non du transport des personnes ». Cet arrêt a servi de modèle à de nombreuses décisions ultérieures (Cass., 8 janv. 1884, *Pand.*, 95, 1, 53 ; 13 mars 1895, S., 95, 1, 285 ; 1^{er} mai 99, D., 99, 1, 558, S., 99, 1, 524) ; le 14 décembre 1903, la cour, chambre des requêtes, décide qu'un voyageur, porteur d'un billet de chemin de fer, qui est tombé du wagon qu'il occupait et s'est grièvement

blessé ne saurait, étant données les expressions mêmes dont s'est servi l'article 1784, prétendre qu'il n'a pas à fournir la preuve que l'accident était dû à une faute de la compagnie : *Gaz. Pal.*, 5 février 1904, S., 04, 1, 261 ; Paris, 4 avril 94, D., 94, 2, 288, S., 95, 2, 143 ; 26 déc. 54, *Pandectes*, 95, 2, 345 ; 14 janvier 1903, *Gaz. Trib.*, 6 mars 1903 ; Cass., 28 juin 1905, D., 08, 1, 172 (motifs implicites). On peut citer encore comme consacrant la thèse de la responsabilité délictuelle du voiturier en matière de transport de personnes, et dans des termes très nets, un arrêt de la cour de Douai du 4 mai 97 (D., 98, 2, 312 ; S., 99, 2, 131) : « L'analogie entre le transport des marchandises et celui des voyageurs n'est pas complet. Les marchandises, en effet, objets inanimés, restent sous la surveillance du voiturier, alors que les voyageurs peuvent échapper à cette surveillance par leur faute ou leur imprudence, et, en dépit de toute la surveillance du transporteur, éprouver un dommage ; il est donc aisé de comprendre que l'obligation de réparer le préjudice causé doit être plus étroite dans le premier cas que dans le second. Dans les transports de marchandises, cette obligation de réparer le préjudice est contenue dans le contrat lui-même, tandis que, dans le transport des voyageurs, elle naît seulement d'une faute dont la victime doit rapporter la preuve.

Nous verrons toutefois que la jurisprudence cor-

rige, dans une certaine mesure, la rigueur de son système, en admettant que certaines circonstances, comme un déraillement, peuvent faire présumer la faute de la compagnie (Rouen, 3 déc. 98, D., 99, 2, 316, S., 1900, 2, 57, Note de M. Esmein). « Attendu, dit cet arrêt, qu'un déraillement, comme une collision entre deux trains, constitue un fait anormal, qu'on ne saurait ranger dans la catégorie des accidents ordinaires, inévitables, nés de complications qui varient à l'infini; qu'il ne peut provenir que de causes très limitées, imputables d'une manière presque absolue à la compagnie ou à ses agents (mauvais état de la voie, vitesse excessive aux endroits dangereux, insuffisance ou avarie du matériel); ... qu'il est donc de bon sens et de raison qu'un déraillement implique *a priori* une faute et la responsabilité de la compagnie ou de ses agents; que la présomption qui résulte de la nature même de l'accident s'élève presque invincible; qu'on peut dire qu'en invoquant le fait, même incontesté du déraillement, la famille de la victime a fait toute la preuve qui lui incombait et qu'elle pouvait faire »; et, dans la note sous cet arrêt, M. Esmein remarque avec raison que les conséquences pratiques de cette théorie sont à peu près les mêmes que celles qui découlent de la responsabilité contractuelle. Le tribunal de la Seine s'est prononcé dans le même sens le 14 mai 1902 (*Gaz. Trib.*, 6 août 1902).

De même, la cour de Riom a atténué les excès de la théorie du risque, en facilitant singulièrement aux victimes d'un accident de chemin de fer la preuve de la faute de la compagnie ; elle décide qu'il suffira au voyageur « de démontrer qu'à raison même de sa nature et des conditions où il s'est produit, le fait qui a occasionné le dommage devait nécessairement avoir pour cause un acte ou une omission répréhensible du transporteur » (Riom, 27 janvier 1896, S., 1900, 2, 60, D., 99, 2, 316. — Cf. Paris, 19 janvier 1902, S., 02, 2, 77).

Mais, quelle que soit la sagesse de ces atténuations, elle ne constitue pas un remède suffisant à l'adoption de la thèse de la responsabilité délictuelle par les magistrats, car rien ne prouve que les tribunaux montreront toujours la même sévérité pour apprécier la faute du voiturier, et pour le rendre responsable du dommage dès qu'une irrégularité aura été constatée dans le service. Comme le dit M. Esmein (Note S., 1900, 2, 57), la jurisprudence est libre de ne pas employer les mêmes procédés pour adoucir le sort des victimes, et comme les magistrats sont maîtres de leur appréciation, la cour de cassation ne saurait critiquer de ce chef les décisions soumises à son contrôle ; il serait donc infiniment préférable, dans l'intérêt des voyageurs, de se rallier à la thèse de la responsabilité contractuelle des compagnies.

Mais, pour l'admettre, il faut trouver un contrat à la base des rapports qui existent entre le voyageur et le voiturier ; on soutient que ce contrat ne saurait être un transport, attendu que l'article 1784 ne vise que les marchandises ; et qu'il n'est pas davantage un dépôt, car les personnes ne peuvent être l'objet d'une convention de cette nature. Soit ; mais il reste toujours qu'entre la compagnie qui se trouve, par suite de la publicité de ses horaires et barèmes, en état permanent d'offres vis-à-vis du public, et le voyageur, qui accepte toutes les conditions proposées en payant le prix de son billet, il se forme indiscutablement un contrat. Or, les contrats obligent à toutes les suites équitables qui peuvent en résulter (art. 1135 C. civ.) et l'une de ces suites, la plus importante même, n'est-elle pas l'obligation pour la compagnie de veiller à la sécurité du voyageur pendant la durée du trajet, car, dans l'esprit de celui-ci, la sécurité est inséparable du transport, et il ne monterait pas en wagon s'il éprouvait des doutes à cet égard ? Comment donc la compagnie viendrait-elle prétendre, après coup, qu'elle était bien liée vis-à-vis du voyageur par une convention qui l'obligeait à transporter celui-ci dans un endroit désigné, mais non à réparer les suites d'un sinistre survenu en cours de route ? La compagnie n'a pas amené le voyageur à l'endroit voulu ; celui-ci peut donc lui reprocher de n'avoir pas accompli son

obligation ou de ne l'avoir exécutée que partiellement. Dans la prise en charge d'un voyageur par la compagnie moyennant un prix, tous les éléments du contrat se trouvent réunis ; c'est donc d'une responsabilité contractuelle que celle-ci est tenue, et il en résulte qu'elle ne saurait s'exonérer qu'en faisant la preuve d'un cas de force majeure ou de la faute unique d'un voyageur. C'est en ce sens que se prononce M. Lyon-Caen : « Le voiturier est obligé contractuellement envers le voyageur à le transporter au lieu de destination convenu, à faire tout ce qui est en lui pour qu'il arrive sain et sauf. » (Note, S., 85, 1, 130). Les auteurs du Répertoire Fuzier-Herman estiment aussi que, incontestablement, un contrat intervient entre la compagnie et le voyageur ; par suite, l'action en dommages-intérêts intentée à raison d'un accident arrivé à celui-ci est fondée sur une faute contractuelle (*Verbo Chemin de fer*, n° 2492 bis. — Cf. aussi le *Traité de droit commercial* de MM. Lyon-Caen et Renault, t. III, n°s 709 et s. ; Mazen, p. 18 ; Baudry et Wahl, *loc. cit.*, n° 2553).

En réalité, il est de la nature du contrat de transport des voyageurs de contenir une promesse générale de sécurité : comment comprendre un contrat en vertu duquel un voiturier s'est obligé à conduire une personne d'un point à un autre, sinon en ce sens qu'il s'est astreint à la remettre à l'arrivée telle qu'il

l'a reçue au départ. » Le voyageur, écrit M. Saintelette, en payant son prix, entendait mettre à la charge du voiturier l'obligation de le conduire sain et sauf à destination, et le voiturier a consenti à le rendre indemne de tout événement de transport » (*Op. cit.*, p. 131). — « Soutenir que le voyageur, dit M. Le Roy, ne songe nullement à exiger qu'on le transporte sain et sauf, c'est énoncer une affirmation gratuite et en contradiction parfaite avec les faits. Que l'on interroge à ce sujet n'importe quelle personne voulant voyager, qu'on lui demande s'il lui est indifférent que la compagnie qui le transporte prenne soin de sa sécurité, la réponse n'est pas douteuse » (*Loc. cit.*, p. 44 et 45). — « Si un cocher venait dire à ceux qui se préparent à monter dans sa voiture : « Je veux bien vous conduire à tel endroit, mais je ne répons pas de votre sécurité ni des accidents possibles pendant la route », il est bien probable qu'aucune personne sensée ne consentirait à utiliser un pareil conducteur... Si une compagnie de chemins de fer voulait insérer dans son cahier des charges une clause destinée à l'affranchir de l'obligation relative à la sécurité des voyageurs, cette clause ne recevrait pas l'approbation des pouvoirs publics appelés à se prononcer sur le cahier des charges » (Chauveau, note *Pand.*, 92, 2, 129). Donc l'obligation primordiale du voiturier est d'apporter la plus grande vigilance à sauvegarder

la vie de ses voyageurs ; il y a là une clause tacite sous-entendue dans le contrat, et liée à son fonctionnement normal : « La sécurité du transport est aussi nécessaire au voyageur que le transport lui-même ; ou plutôt elle en est inséparable, celui-ci sans elle n'ayant plus de but » (Esmein, note S., 1900, 2, 57).

On a soutenu, il est vrai, que le fait pour le voyageur de connaître le péril, de savoir, par exemple, qu'il s'expose à un danger plus grand en prenant un train plus rapide, décharge tacitement l'exploitant de tout ou partie de son obligation ; mais un tel raisonnement est inadmissible ; il aboutit à prétendre que le voyageur a implicitement déchargé le voiturier de l'obligation qui, de droit, pesait sur ce dernier, allégation dont la preuve est impossible à établir. Concluons donc que le transport des voyageurs emporte, à la charge des compagnies, l'obligation d'employer tous leurs soins à ce que les voyageurs arrivent sains et saufs et, par suite, les astreint à se disculper en cas d'accident ; la jurisprudence, qui se rallie à la thèse délictuelle, reconnaît d'ailleurs incontestablement la portée de ces observations, puisqu'elle impose aux compagnies un service au moins irréprochable. En réalité, on est en présence d'un contrat ; la victime n'a donc qu'à établir l'existence de ce contrat et de l'obligation violée, c'est ensuite au débiteur, s'il oppose une exception libératoire, à en faire la preuve.

« A défaut de texte spécial, les principes généraux du droit conduisent à admettre, au point de vue de la preuve pour le transport des personnes, une solution identique à celle que donne l'article 1784 pour le transport des marchandises... Il serait au moins singulier que la vie des personnes ne jouisse pas de la même faveur que l'intégrité d'une marchandise quelconque ; que l'on refuse à la personne la protection et la défense que l'on reconnaît devoir aux colis » (Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 707) ; et l'opinion publique s'étonne en effet à bon droit que l'on alloue plus difficilement des dommages-intérêts à raison de la mort d'un voyageur ou des blessures reçues par lui qu'à raison de la perte et des avaries des marchandises. Le voyageur n'est pas une chose, sans doute ; mais, en s'abandonnant à la compagnie ou à ses agents, il se livre à leur discrétion ; il doit donc compter sur des garanties toutes spéciales. Sans doute, la compagnie ne saurait répondre des accidents survenus aux voyageurs à raison de l'imprudence de ceux-ci ; mais il est excessif de soutenir qu'en vertu même de son intelligence le voyageur est capable d'éviter tous les dangers qui le menacent pendant son séjour dans le wagon. Une fois dans son compartiment, le voyageur voit, en réalité, sa liberté d'action presque totalement annihilée ; la vitesse du train, le déplacement de l'air empêchent le voyageur

d'observer ce qui se passe en avant ou en arrière du convoi; puis, même s'il s'apercevait du danger, quel moyen posséderait-il de l'éviter, dans son inexpérience des signaux, dans son impossibilité d'agir sur le mode de locomotion? De plus, l'accident surgit avec une telle rapidité que ses effets néfastes sont déjà accomplis au moment où le voyageur a conscience du sinistre; il n'a pu prendre aucune mesure préventive; il est resté passif dans son compartiment et aussi impuissant à se garantir que les bagages contenus dans le fourgon. » Le voyageur connaît-il, parmi les rouages compliqués de l'industrie du transport, celui dont le mauvais fonctionnement a causé le sinistre? Est-ce la rupture d'un essieu, l'excès de vitesse, le mauvais état de la voie, l'imprudence du mécanicien? Est-ce une erreur de route, une confusion de signaux, une manœuvre mal exécutée? Le voyageur l'ignore. Le voiturier le sait le plus souvent, ou du moins ses employés le savent » (Boutaud, *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, 1896, p. 76). La justice commande donc au voiturier de garantir aux voyageurs une sécurité entière et la théorie de la responsabilité contractuelle doit s'appliquer avec toutes ses conséquences, notamment au point de vue de la preuve, qui incombera au voiturier, seul capable de fournir des éclaircissements sur l'accident.

La jurisprudence n'est d'ailleurs pas restée indifférente à la thèse de la responsabilité contractuelle, sans doute à cause de la puissance des arguments que peut invoquer celle-ci. On peut citer déjà un arrêt de la cour de Paris du 27 novembre 1866, S., 67, 2, 320 : « Le voiturier répond, sauf cas fortuit ou de force majeure, de la perte ou des avaries des choses qui lui sont confiées. Ce principe doit, à plus forte raison, s'appliquer au transport des voyageurs. Le voyageur blessé n'est donc pas tenu de prouver la faute de la compagnie ; c'est au contraire à celle-ci à établir un fait la déchargeant de sa responsabilité. » — Le tribunal de Marseille, le 22 avril 1887, S., 87, 2, 230, juge que « entre le voyageur, qui paye à une compagnie le prix d'un billet pour un parcours quelconque de son réseau, et cette compagnie, intervient un véritable contrat, par lequel cette dernière, en qualité de commerçante, entrepreneur de transport, s'engage non seulement à le rendre à destination, mais à l'y transporter avec toute la sécurité et la protection qu'il dépend d'elle de lui donner ». — La cour d'Aix, le 12 décembre 1888, S., 88, 2, 138, déclare que « on ne saurait induire du silence de l'article 1784, que son application quant aux personnes doit être écartée. Le silence du législateur s'explique au contraire par cela même qu'un texte spécial n'était pas nécessaire... La compagnie est responsable du préjudice résultant de

l'inexécution du contrat de transport depuis le plus léger inconvénient jusqu'aux lésions les plus graves. »

— Non moins explicite est l'arrêt de la cour de Paris du 27 juillet 1892, D., 92, 2, 557, S., 93, 2, 92 :

« Par le fait qu'un voyageur prend place dans une voiture de la compagnie, et que celle-ci se charge du transport, il se forme entre les parties un contrat en vertu duquel la compagnie assume l'obligation d'effectuer le transport avec le soin nécessaire pour que le voyageur arrive sain et sauf à destination. Or, d'après la règle générale formulée par l'article 1147, l'inexécution d'un engagement rend le débiteur passible de dommages-intérêts toutes les fois qu'il ne justifie pas que cette inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ; d'autre part, l'article 1315 assujettit celui qui se prétend libéré à justifier du paiement ou du fait qui a produit l'extinction de son obligation. L'article 1784, appliquant ces dispositions au contrat de louage, déclare que le voiturier est responsable des choses qui lui sont confiées, sauf preuve, par lui, du cas fortuit ou de force majeure ; ce dernier article vise non les personnes mais les choses, et s'il existe entre les unes et les autres une différence incontestable, puisque les personnes peuvent être elles-mêmes la cause du dommage dont elles ont à souffrir, il ne s'ensuit pas que le transporteur ne soit pas tenu de veiller à leur sécurité,

sauf à invoquer, s'il y a lieu, pour se décharger, la faute qu'elles ont pu commettre. Le voyageur accidentellement blessé au cours du transport est protégé par la seule force de son contrat, en dehors des articles 1382 et s., et, par suite, en pareil cas, le voiturier est de plein droit responsable du dommage subi, sauf qu'il fasse la preuve que ce dommage est provenu d'une cause qui ne lui est pas imputable ». — Le 22 janvier 1902, le tribunal de Château-Thierry juge que « la règle générale qui régit les obligations de l'entrepreneur de transports est inscrite dans l'article 1784 C. civ., lequel le rend responsable de toutes les pertes ou avaries survenues à la chose transportée et lui laisse la charge d'établir qu'elle a péri par cas fortuit ou de force majeure. Par *chose transportée ou confiée*, on doit entendre tout ce qui peut faire l'objet d'un transport, sans en exclure les êtres humains ; il serait vraiment étrange que la responsabilité du transporteur fut moindre pour les personnes que pour les choses inanimées » (Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, 4^e éd., p. 669). — Enfin, c'est encore à la théorie de la responsabilité contractuelle que se rattache la cour de Riom (30 juillet 1903, D., 08, 1, 172) ; cet arrêt décide, en effet, qu'on ne peut faire incomber la charge de la preuve au voyageur. On ne saurait dire que cette décision a reçu l'approbation de la cour suprême ; celle-ci a,

sans doute, rejeté le pourvoi de la compagnie (arrêt du 28 juin 1905, D., 08, 1, 172), mais en raison de fautes constatées de la part de la compagnie.

A l'étranger, on a certainement consacré le principe de la responsabilité contractuelle des compagnies. C'est d'abord le cas de la *loi belge* du 25 août 1891, qui a modifié les articles du code de commerce relatifs au contrat de transport ; elle décide que « le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents ne proviennent pas d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée » (art. 4), (*Annuaire de législation étrangère*, 1892, p. 75).

Le même principe est adopté par la *loi hollandaise* du 9 avril 1875 sur le service et l'exploitation des chemins de fer (*Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 657) ; elle décide, dans son article premier, que « les entreprises de transport par chemin de fer sont responsables des dommages éprouvés, à moins que le dommage n'ait été causé sans leur faute ou celle de leurs fonctionnaires ou employés ».

La question a été tranchée en Russie par une décision du conseil de l'Empire, du 25 janvier 1878 (*Annuaire de lég. étr.*, 1879, p. 641 et s., trad. de M. le comte Kapnist) : « Les propriétaires d'une entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur (Etat, com-

pagnie, particuliers) sont tenus d'indemniser quiconque aurait subi des pertes ou dommages par suite de mort ou de blessures causées par des accidents de chemins de fer ou de batellerie à vapeur. Les propriétaires des entreprises dont il s'agit sont affranchis de l'obligation d'indemniser les personnes qui auraient subi des pertes ou des dommages, dans le cas seulement où les compagnies parviendraient à prouver que le sinistre est arrivé par suite de force majeure ou sans qu'il y ait faute de la part de l'administration ou de ses employés ».

En *Italie*, la jurisprudence est fixée en ce sens que le code civil italien édicte la responsabilité contractuelle des compagnies, même pour le transport des personnes (Cour de Gênes, 27 avril 1900, S., 1901, 4, 5). D'après cet arrêt, la compagnie assume nécessairement l'obligation de transporter le voyageur et aussi de le prémunir contre tout accident, contre le danger.

Enfin, la même solution est adoptée, dans la *République Argentine*, par une loi du 24 novembre 1891 ; elle déclare (art. 65) qu'au cas d'accident, il incombe au voiturier de prouver que les dommages résultent d'un cas fortuit ou de force majeure (*Annuaire de lég. étr.*, 1893, p. 1019).

Quant à nous, estimant que le principe de la responsabilité contractuelle est seul de nature à donner sa-

tisfaction aux voyageurs, sans aggraver d'une manière contraire à l'équité les charges des compagnies, nous allons examiner les conséquences qui découlent de la théorie contractuelle, au point de vue de la compétence, de la prescription, de la preuve et du règlement d'indemnité.

TROISIÈME PARTIE

Mise en œuvre et étendue de la responsabilité des compagnies.

Dire que les compagnies de chemins de fer sont responsables des accidents qui surviennent aux voyageurs en cours de transport, c'est se semander : 1° qui peut agir et devant quel tribunal ; 2° pendant combien de temps ; 3° quelles preuves incombent au demandeur et dans quelle mesure le défendeur doit fournir les preuves libératoires ; enfin, 4° lorsque la dernière phase du procès est arrivée, comment fixer l'indemnité qui peut être due et dans quelle mesure celle-ci peut être atténuée ou même supprimée par suite de conventions préalables établies entre les parties ?

SECTION I. — Les personnes pouvant agir et le tribunal compétent.

D'abord qui peut agir devant ce tribunal ?

Le préjudice qui résulte d'un accident de chemin de fer peut atteindre une foule de personnes ; il ap-

paraît d'abord pour la victime; mais il peut toucher aussi d'une manière plus ou moins profonde les héritiers, les créanciers, les parents, les amis de la victime, et, d'une manière générale, toutes les personnes qui souffrent de la mort du voyageur.

Il se peut d'abord que le voyageur soit blessé sans que mort s'ensuive; il n'aura, bien entendu, le droit d'agir, que si la blessure n'est pas insignifiante (Trib. comm. Seine, 21 février 1880, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1880, p. 18). Mais, dès que la blessure aura occasionné un préjudice au voyageur, celui-ci possèdera une action en indemnité fondée soit sur la responsabilité contractuelle, suivant notre opinion, soit sur la responsabilité délictuelle, suivant le système de la jurisprudence. Cette action sera intentée soit par la victime elle-même, soit par ses représentants légaux; c'est ainsi que le tuteur agira au nom du mineur ou de l'interdit, le mari au nom de la femme, victimes d'un accident (Sourdat, t. I, n° 38). Si le voyageur ne paraît pas avoir été blessé, mais que, cependant, par la suite, une maladie se déclare, qui paraît en connexité avec l'accident, le droit à la réparation naîtra encore, nous l'avons vu à propos de la définition de l'accident (Trib. civ. Marseille, 8 août 1868, *Bull. annoté*, 1872, p. 86).

Une demande en supplément d'indemnité pourra d'ailleurs être accueillie, si une aggravation ulté-

rieure des conséquences de l'accident venait à se manifester, alors même que la première allocation aurait été fixée à titre définitif (Aix, 2 avril 1870, D., 71, 2, 241). Il n'en serait ainsi, bien entendu (nous aurons l'occasion d'y revenir en étudiant l'étendue et la fixation de l'indemnité), que si l'aggravation était la conséquence normale de l'accident et non le résultat de l'inobservation des prescriptions médicales. On ne saurait objecter qu'il y a identité entre les deux demandes, puisque la seconde est motivée par des faits nouveaux consistant dans l'aggravation (Cf. Perreau, *Rev. critique*, 1906, p. 401 et s.). Cet auteur cite notamment un jugement du tribunal civil de Douai, du 14 mars 1904, confirmé par la cour de Douai, le 1^{er} avril 1905, qui condamne la compagnie du Nord à verser à une personne victime de la catastrophe d'Arleux en date du 27 décembre 1902, une somme de 40.000 francs et à lui servir une rente viagère et annuelle de 12.000 francs pendant 4 ans, l'état du blessé devant être examiné à nouveau à l'expiration de ce délai, pour permettre, s'il y a lieu, une nouvelle évaluation du préjudice causé. (Il s'agissait de l'ingénieur en chef des ateliers Cail).

Mais le voyageur, maître d'agir, peut évidemment refuser d'intenter l'action; ses créanciers peuvent-ils intenter le recours de son chef, en s'appuyant sur l'article 1166 C. civ. ? Non, a décidé à deux reprises le

tribunal civil de la Seine, le 9 janvier 1879 et le 12 janvier 1881 (S., 81, 2, 21, note de M. Labbé). Le tribunal considère qu'il y a dans l'action en recours un droit exclusivement attaché à la personne, qui suppose la prestation d'un intérêt moral. Mais il nous semble plus juste, et telle est l'opinion de M. Labbé, d'accorder aux créanciers la faculté d'agir, car le but de l'action n'est-il pas avant tout de compenser les frais et les pertes occasionnés par l'accident et l'incapacité de travail consécutive ?

L'accident a pu entraîner la mort du voyageur. Si la mort de celui-ci a été instantanée, le recours, qui n'a pu naître en sa personne, sera exercé par ses héritiers, c'est-à-dire par tous ses successeurs à titre universel, et elle s'ouvrira immédiatement si la succession est dévolue à des héritiers légitimes ou naturels reconnus ; elle n'appartiendra aux successeurs irréguliers qu'après la délivrance ou l'envoi en possession.

Dans la théorie de la responsabilité contractuelle, ce recours est la conséquence de ce que, dans un contrat, chaque partie est censée avoir stipulé pour ses héritiers et pour ses ayants cause, de sorte que ceux-ci trouvent dans la succession l'action en dommages-intérêts contractuelle qui aurait appartenu à la victime si elle avait survécu (Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. III, n° 709 bis). « Le défunt ayant implici-

tement stipulé qu'on le rendrait sain et sauf à son lieu de destination, l'obligation du voiturier n'a pas été exécutée à son égard, et l'action qui appartient aux héritiers est l'action née de l'inexécution du contrat ; ils n'ont donc aucune faute ni aucun préjudice à démontrer... La mort du voyageur est la suite immédiate de l'accident et les conséquences de cette mort sont par là même les suites que l'accident lui-même faisait prévoir ; il résulte de là que les héritiers agissant du chef du défunt et réclamant la réparation du préjudice que l'accident a causé au défunt demandent, au nom de ce dernier, la réparation du préjudice qu'il a subi lui-même en perdant le moyen de gagner les sommes nécessaires à l'existence des parents qu'il secourt de son travail » (Baudry et Wahl, t. II, n° 2554). — Quant aux créanciers de la victime, ils possèdent également la faculté de recourir en indemnité, car ce sont des ayants cause à titre universel.

Dans la théorie jurisprudentielle, qui fonde la responsabilité des compagnies sur la faute délictuelle, les règles relatives au recours, quand un voyageur a trouvé instantanément la mort dans un accident, sont quelque peu modifiées ; toute personne qui peut justifier d'un dommage direct, personnel, actuel et certain occasionné par le décès du voyageur a l'exercice de l'action en réparation : « Cette action accordée par l'article 1382, n'appartient pas seulement

à la victime de l'accident ou à ses héritiers, mais encore à quiconque, héritier ou non, se trouve, par suite de cet accident, lésé dans un droit acquis et souffre un préjudice personnel et direct (Alger, 22 mai 1892, D., 94, 2, 47. — Cf. Dijon, 12 mai 1897, D., 97, 2, 414). Ainsi pourront agir non seulement les héritiers, mais encore les parents non successibles et parfois des tiers étrangers à la famille, un commerçant perdant en la personne de son collaborateur un associé indispensable (Trib. Seine, 22 mai 1874; Paris, 27 mai 1876, *Bul annoté*, 1880, p. 129 et 130), en la personne de son commis-voyageur un auxiliaire précieux (Trib. comm. Seine, 19 août 1896, *Le Droit* du 13 sept. 96). Il convient d'observer, d'ailleurs, que l'opposition entre la thèse contractuelle et la thèse délictuelle ne doit pas être poussée à l'extrême à l'égard des personnes susvisées ; même dans la théorie contractuelle, elles auraient le droit d'agir, seulement elles devraient alors fonder leur action sur l'existence d'un délit ou d'un quasi-délit, lesquels ne sont pas exclus par la théorie du contrat.

Mais l'action, pour toutes ces personnes, ne réussira qu'à deux conditions : d'abord, la preuve de la faute commise par l'auteur de l'accident ; ensuite l'existence d'un préjudice matériel (les frappant dans leurs biens), ou moral (les atteignant dans leurs affections). Telle est la conséquence à laquelle aboutit logi-

quement la jurisprudence française en partant de l'idée que la responsabilité du voiturier pour dommage causé à la personne est fondée sur l'article 1382; dans ces conditions, il est évident que les héritiers du mort ne peuvent agir au nom de celui-ci, puisque le fait même générateur du recours mettait fin à l'existence de la victime. Ils invoqueront un préjudice propre.

Dès lors, la parenté naturelle comme la parenté légitime rend l'action recevable ; c'est même là un point de contact avec la théorie contractuelle (Besançon, 6 juillet 1892, S., 94, 2, 61) ; les frères et sœurs de la victime peuvent même agir s'ils justifient d'un dommage individuel actuel et matériel subi par eux en raison de la mort d'un frère commun ; ainsi « a droit à une indemnité la sœur de la victime, alors que ce frère en qualité d'aîné remplaçait auprès d'elle le père de famille décédé, et, vivant avec elle, employait la majorité de ses salaires aux besoins de la vie commune » (Dijon, 12 mai 1897, D., 97, 2, 414).

En dehors des accidents qui causent une simple blessure, ou qui occasionnent la mort immédiate du voyageur, il y en a dont les conséquences, moins graves au début, s'accroissent par la suite au point d'entraîner la mort de la victime. Quelle est alors la situation des héritiers ? D'abord, si le *de cujus* avait renoncé à toute indemnité, ou encore s'il avait transigé sur

l'indemnité à laquelle il avait droit, il n'aurait pas moins laissé intact le droit d'agir au profit des personnes que sa mort pourrait atteindre dans leurs intérêts ou leur affection. La cour de cassation a d'abord jugé, il est vrai, que la mort de la victime ne pouvait autoriser aucun changement à la transaction intervenue (Cass., 23 février 1892, S., 92, 1, 313; 29 juillet 1901, D., 02, 1, 297). Mais, par un arrêt du 28 mai 1906 (*Gaz. Pal.*, 30 juin 1906), elle a admis que les héritiers de la victime peuvent agir contre la compagnie, non plus au nom du défunt, mais en leur propre nom, à raison du préjudice que leur cause le décès. Etant donné qu'ils agissent de leur propre chef et qu'ils poursuivent la réparation d'un dommage personnel, la transaction ne leur est pas opposable. C'est là une conséquence de la théorie délictuelle. Au contraire, dans la thèse de la responsabilité contractuelle, les héritiers ne peuvent fonder leur recours que sur l'action née du contrat, et il paraît difficile qu'ils puissent prétendre à plus que leur auteur n'aurait obtenu lui-même, sauf s'ils sont en mesure d'établir que la transaction n'avait pas prévu toutes les conséquences de l'accident. La thèse de la responsabilité délictuelle paraît donc, sur ce point, c'est-à-dire en cas de transaction passée par la victime d'un accident, avant sa mort, avec la compagnie, présenter un avantage sur la théorie adverse, puisque, en justi-

fiant d'un dommage personnel causé par la mort de leur auteur, les héritiers peuvent encore obtenir une indemnité nouvelle.

Seulement on peut se demander si l'action, ayant pris naissance en la personne de la victime, ne s'est pas éteinte avec elle à raison de son caractère délictuel. Les tribunaux civils de la Seine (9 janvier 1879, S., 81, 1, 21), de Toulouse (17 avril 1902, *Gaz. des trib. du Midi*, 22 juin 1902) ont décidé que l'action n'était pas transmissible. Mais on a répondu avec raison que la mort du voyageur avait arrêté son activité et ses affaires, donc lésé son patrimoine et, par suite, causé un dommage personnel et matériel à ses successibles. Il y a là les éléments suffisants d'une action propre à ces derniers, à supposer qu'ils ne puissent plus intenter celle de leur auteur (Cf. Douai, 16 mars 1898, D., 98, 2, 415, et Cass., chambre civile, 10 février 1908, D., 08, 1, 228. — Cf. aussi Cass., 28 mai 1906 précité). En Angleterre, l'action en indemnité est toujours personnelle (Act. du 26 août 1846).

Contre qui l'action en indemnité est-elle dirigée ?

Le texte fondamental est ici l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 : « Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer sont responsables soit envers l'Etat, soit envers les particuliers des dommages causés par les administrateurs, directeurs, ou employés

à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer ». Il faut prévoir successivement l'hypothèse où il s'agit d'un voiturier unique ; puis celle où plusieurs compagnies ont pris part à l'exécution du contrat de transport.

S'il s'agit d'un voiturier unique, sans aucune difficulté, la victime l'actionnera, du moment que l'accident sera arrivé pendant la période de l'exécution du contrat et à raison du transport. Au cas où le voiturier avec qui le voyageur a primitivement traité s'en est substitué un autre qui a causé l'accident, la victime pourra cependant s'en prendre au voiturier primitif, si l'on admet, avec l'opinion dominante, que la cession des dettes n'existe pas d'une manière générale dans notre droit : « Il est de principe, écrivent MM. Baudry et Wahl, qu'on ne peut se dégager que de ses droits et non pas de ses obligations ; or, en cédant le contrat de transport, c'est-à-dire en chargeant le tiers du transport, le transporteur se dégagerait de ses obligations. Le voyageur peut donc se refuser à accomplir le trajet convenu avec un voiturier autre que celui avec lequel il a contracté. L'expéditeur peut également refuser de confier ses marchandises à un autre voiturier que son cocontractant... Si un accident est causé au voyageur ou à l'expéditeur par la faute du voiturier, illégalement substitué au voiturier primitif,

ce dernier en est responsable » (*Du contrat de louage*, t. II, n° 2718).

En fait, dans la grande majorité des cas, le voiturier confie les opérations d'exploitation à des préposés ; il n'en est pas moins constant que la victime de l'accident pourra actionner directement la compagnie, dès lors que le préposé agit dans l'exercice de ses fonctions (Aix, 17 mai 1900, D., 01, 2, 55). Le voyageur n'a pas, d'ailleurs, à s'inquiéter du point de savoir si le fait incriminé rentrait ou non dans les attributions de l'agent (Aubry et Rau, 4^e éd., t. IV, p. 761, texte et note 22). Il en est ainsi dans les deux principales opinions en conflit, aussi bien dans le système délictuel, où la compagnie est responsable, en vertu de l'article 1384, des accidents occasionnés par ses agents, que dans la thèse contractuelle, où, en dernière analyse, c'est avec la compagnie seule que le voyageur a traité. Ces principes s'appliquent d'ailleurs à l'Etat lui-même dans l'exploitation de son réseau. En tant qu'il exploite son réseau, l'Etat est un contractant et il s'astreint vis-à-vis du public aux mêmes obligations que les compagnies.

Mais que décider dans le cas où le transport n'a pu être effectué que par *l'intermédiaire de plusieurs voituriers* ? L'hypothèse est fréquente, car pour éviter à des voyageurs l'ennui de changer de train en route, ou de se munir de nouveaux billets pendant un

arrêt à une gare de transit, les compagnies délivrent ordinairement des billets uniques et directs pour les stations des réseaux voisins, quelquefois même pour des réseaux qui n'ont avec le leur aucun point de contact. On rencontre alors un voiturier originaire, le seul avec qui le voyageur a traité, et un voiturier destinataire, quelquefois même un voiturier intermédiaire. En cas d'accident, contre qui le recours sera-t-il dirigé ? Dans la thèse délictuelle, il n'est pas douteux que, la faute étant essentiellement personnelle, le recours ne pourra être dirigé que contre la compagnie auteur de l'accident. C'est la solution qu'imposent les articles 1382 et 1384 ; il y aura donc une grande importance à déterminer le lieu de l'accident et, s'il s'est produit dans une gare de jonction, il appartiendra à une enquête administrative ou judiciaire de déterminer le domaine des responsabilités.

A l'étranger, la loi suédoise du 12 mars 1886 a pris soin de déterminer la responsabilité des accidents de chemins de fer arrivés dans une gare commune (*Annuaire de lég. étr.*, 1887, p. 588).

Ainsi, le système délictuel ne consacre que le recours contre la compagnie sur le réseau duquel l'accident s'est produit.

Le problème est plus délicat si l'on admet la responsabilité contractuelle ; incontestablement, la victime de l'accident pourra poursuivre celle des com-

pagnies sur laquelle l'accident est survenu, mais encore cette proposition ne va-t-elle pas toute seule, et, pour l'expliquer, on est obligé d'invoquer soit la stipulation pour autrui, la première compagnie ayant stipulé des autres l'accomplissement intégral du voyage; soit le mécanisme de l'action oblique : le voyageur poursuivrait le voiturier subséquent à l'aide de l'action du commissionnaire (art. 1166 C. civ.).

Mais comment justifier, dans cette théorie, la faculté, pour le voyageur, de diriger sa poursuite contre la compagnie avec laquelle il a primitivement traité, quand l'accident s'est produit sur un réseau différent ? En matière de transport de marchandises, c'est par les règles de la commission que cette possibilité s'explique. La compagnie expéditeur est garante, et, de plein droit, ducroire de tous les voituriers subséquents (Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 594 ; Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, 3^e éd., p. 589 et s.). Mais cette règle relative au transport des marchandises est-elle extensible au transport des personnes ? On se refuse généralement à l'admettre, car l'article 99 du code de commerce est placé dans une section concernant uniquement les transports des marchandises. D'un autre côté, ce sont les mêmes règles qui gouvernent à la fois la commission et le mandat (art. 94 du code de com.). Dès lors, la responsabilité de la compagnie qui a confié l'achèvement du

contrat à une autre compagnie ne saurait être engagée, car, en agissant ainsi, elle n'a pas commis de faute, toutes les sociétés de chemins de fer présentant, à raison des conditions des concessions, les mêmes garanties de sécurité et de solvabilité. D'ailleurs, si la convention de ducroire est sous-entendue dans la commission de transport des marchandises, c'est qu'il est souvent difficile de connaître l'endroit précis où s'est produite la détérioration ou la perte. Une pareille difficulté ne se présente pas dans le transport des personnes ; là, le rôle de chacun des transporteurs est nettement défini. Aussi conclut-on en général que la compagnie qui a délivré le billet doit être mise hors de cause, pour tous les accidents survenus pendant la partie du voyage effectuée sur un autre réseau (Baudry et Wahl, *op. cit.*, n° 2830).

Toutefois d'autres auteurs estiment que la victime est fondée à poursuivre le premier voiturier même à raison d'un accident survenu sur un autre réseau. Seulement, s'il est démontré que la cause de l'accident provient d'un voiturier subséquent, le premier se trouvera libéré (Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. III, p. 502).

A l'étranger, des solutions plus précises découlent parfois des textes : ainsi, en Angleterre, les compagnies de chemins de fer sont responsables de

tous les accidents qui pourraient survenir jusqu'à la station pour laquelle elles ont délivré un billet, alors même que l'accident arriverait sur un autre réseau (*Bul. de lég. comparée*, 1883). — En Russie, la loi du 25 janvier 1878, pour l'hypothèse d'un transport effectué successivement par plusieurs compagnies, répartit la responsabilité de chacune d'après les règles suivantes : celle qui est en faute supportera la totalité de l'indemnité ; les autres sont libérées. Si la cause de l'accident est inconnue, chaque entrepreneur demeure tenu d'une responsabilité proportionnelle à la part qui lui revient dans le prix du billet.

Enfin il se peut qu'un billet ait été délivré d'une gare française pour une localité d'un pays étranger. La Convention internationale de Berne, en date du 14 octobre 1890, ne concerne que les marchandises ; par suite, le transport international des personnes doit être traité comme si la compagnie substituée était une compagnie française (Baudry et Wahl, t. II, n° 2861, et auteurs cités). Dès lors, les principes de la responsabilité délictuelle s'appliquent, conformément à notre jurisprudence. Ainsi le tribunal civil de Lille a jugé, le 26 juillet 1885, que la compagnie du Nord, bien qu'ayant délivré un billet à parcours international, n'était pas responsable d'une blessure reçue sur une ligne de l'Etat belge, chemin de fer étranger (*Bulletin annoté*, 1885, p. 206).

Il reste enfin à prévoir le cas où l'accident serait occasionné à des wagons spéciaux appartenant à la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens qui seraient attelés à un train d'un réseau français. Le contrat intervenu entre cette société et le voyageur est incontestablement un contrat de transport (Trib. civ. Seine, 2 novembre 1892, S., 93, 2, 107) et il n'est pas douteux qu'un contrat analogue est conclu entre la compagnie qui remorque le wagon-lit sur ses lignes et avec ses machines, et la société des wagons-lits, laquelle ne dispose d'aucune force motrice (Huc, *Commentaire du code civil*, t. X, n° 401). Dès lors, ce sera contre la compagnie des wagons-lits que le voyageur pourra agir, sauf à celle-ci à se retourner contre la compagnie sur le réseau de laquelle l'accident est arrivé, si c'est celle-ci qui est l'auteur de l'accident.

Dans toutes ces hypothèses, le voyageur est fondé à exercer un recours contre la compagnie, mais il arrive parfois que ce recours peut être intenté contre l'Etat lui-même (en laissant de côté, bien entendu, les sinistres qui surviennent sur le réseau de l'Etat). Il en est ainsi lorsque l'accident a été occasionné soit par le vice ou la malfaçon dans les travaux d'infrastructure, soit par une négligence du service de contrôle. On sait, en effet, que la plupart des lignes sont concédées, sous certaines conditions et pour une cer-

taine durée, à des sociétés financières ; ces concessions cesseront, pour la compagnie du Nord, le 31 décembre 1950 ; pour l'Est, le 26 novembre 1954 ; pour le P.-L.-M., le 30 décembre 1950 ; et pour le Midi, le 31 décembre 1960. Or la voie livrée par l'Etat aux compagnies a été construite, avec tous les ouvrages d'art nécessités par le tracé (ponts, viaducs, tunnels, etc.) par les ingénieurs des ponts et chaussées, fonctionnaires de l'Etat. L'Etat, sans doute, s'est exonéré, par l'article 21 du cahier des charges, du recours des compagnies pour tout accident provenant d'une mal-façon ; mais cette convention, efficace vis-à-vis des compagnies, ne saurait être opposée aux voyageurs, car ceux-ci sont des tiers. D'autre part, le service des chemins de fer est soumis à un contrôle permanent et minutieux de l'Etat, qui s'exerce obligatoirement sur toutes les parties du service ; son absence ou son insuffisance mettent certainement en jeu la responsabilité de l'Etat. Seulement, dans la pratique, les voyageurs n'usent pas de ce recours facultatif ; ils préfèrent agir directement contre la compagnie, toujours solvable, et ils évitent ainsi l'ennui de fournir des preuves difficiles à réunir.

Les parties en cause dans le procès étant ainsi déterminées, devant quel tribunal celui-ci va-t-il se dérouler ? Normalement le tribunal compétent pour connaître des accidents de voyageurs sera le tribunal

judiciaire. Une double question est toutefois à résoudre, celle de la juridiction et celle du tribunal compétent.

La juridiction de l'ordre judiciaire sera, la plupart du temps, seule appelée à connaître de ces procès ; mais cette juridiction comporte, d'une part, les tribunaux répressifs ; d'autre part, des tribunaux civils ou de commerce.

Les tribunaux répressifs statueront sur le litige toutes les fois qu'il y aura eu citation directe en matière correctionnelle ou de police, ou que le ministère public, de sa propre autorité, ou sur la plainte de la victime, aura saisi la juridiction répressive. Souvent, en effet, l'accident proviendra d'une faute constituant un délit ou même un crime, et engagera la responsabilité pénale du préposé en même temps que la responsabilité civile de la compagnie. Si la partie lésée a joint son action civile à l'action publique, le tribunal répressif prononcera la peine et accordera des dommages et intérêts. Mais, s'il renvoie le prévenu, il ne pourra statuer sur les réparations civiles réclamées par la partie plaignante (Cass. criminelle, 19 févr. 1904, *Gaz. trib.*, 3 mars 1904).

La victime peut aussi porter son action civile séparément devant la juridiction civile ; dans ce cas, celle-ci ne pourra statuer qu'après le prononcé du ju-

gement criminel, suivant la règle « le criminel tient le civil en état » (art. 3 du code d'instr. crim.).

Il se peut, d'ailleurs, que le jugement rendu par le tribunal répressif, tout en acquittant le prévenu, laisse pressentir que celui-ci a commis une faute, bien qu'elle ne soit pas suffisamment caractérisée pour justifier une condamnation pénale ; dans ce cas, une réparation pourrait être encore accordée ultérieurement, sans être inconciliable avec la décision précédente, par un tribunal civil (Cass., 16 mai 1887, S., 88, 1, 73).

En laissant désormais de côté le tribunal répressif, il convient de se demander si le procès en responsabilité devra être porté devant le tribunal civil ou devant le tribunal de commerce ; ce dernier sera incontestablement compétent, lorsque les deux parties en cause auront agi toutes deux dans l'exercice de leur commerce ; il faudrait supposer, pour celà, que la personne blessée ou tuée voyageait pour les besoins de son commerce (Lyon-Caen et Renault, t. I, n^{os} 171 et 174 *bis*). En dehors de cette hypothèse, le contrat ne sera commercial qu'au regard de l'un des contractants (le transporteur). Les règles suivantes seront alors suivies : si c'est un voyageur non commerçant qui assigne la compagnie, il pourra la poursuivre à son choix devant le tribunal de commerce ou devant le tribunal civil (Thaller, n^o 1148). A l'inverse, une

demande reconventionnelle formée par la compagnie contre un voyageur non commerçant devrait nécessairement être portée devant le tribunal civil. Et les mêmes règles devraient être observées si l'on considère le recours du voyageur comme délictuel ; les tribunaux civils ou les tribunaux consulaires seraient compétents, suivant les distinctions précédentes ; car il est de pratique constante qu'à raison de tous les faits commerciaux, contrats, délits ou quasi-délits (théorie de l'accessoire), la justice commerciale est compétente (Cass., 11 mai 1868, S., 68, 1, 305 ; 30 juillet 1884, S., 85, 1, 77 ; 28 oct. 1896, S., 97, 1, 436, et 21 juillet 1900, D., 1900, 1, 508).

Enfin, que décider au cas où le recours serait dirigé contre l'Etat ? Cela à raison d'un accident provenant d'un vice, ou d'une malfaçon de l'infrastructure, ou d'un défaut de contrôle ? La compétence appartiendrait-elle alors aux tribunaux judiciaires ou à la juridiction administrative ? On pourrait penser que cette dernière a une compétence assez large, en raison de l'article 4, § 2 de la loi du 28 pluviôse an VIII, portant que le conseil de préfecture connaît des réclamations des particuliers qui se plaignent de dommages provenant de travaux publics, surtout en présence de la jurisprudence qui maintient cette compétence quand les dommages surviennent après l'achèvement des travaux (Conseil d'Etat, 22 février 1884,

S., 85, 3, 79). Mais l'interprétation de la loi de pluviôse a été donnée, en ce qui concerne les chemins de fer, par un avis du Conseil d'Etat du 8 décembre 1859, aux termes duquel cette loi concerne uniquement les dommages résultant de l'établissement même du chemin de fer et non ceux provenant du fait de l'exploitation, du fait du transport (*Journal du Palais*, 1859, p. 783). D'un autre côté, il n'est pas d'exemple que les voyageurs agissent devant les tribunaux administratifs en argumentant de ce que l'accident proviendrait d'un vice de construction ou d'un défaut de contrôle de la ligne ferrée. Bien plus, lorsque l'accident paraît occasionné par une circonstance de cette nature, la juridiction civile maintient sa compétence ; ainsi par deux arrêts du 3 décembre 1898 (D., 99, 2, 316, S., 1900, 2, 57, et S., 99, 2, 197) la cour de Rouen considère comme accident d'exploitation celui qui semble occasionné par une construction défectueuse de la voie, attendu que « en ne se rendant pas compte de l'état de cette ligne, en faisant circuler des trains à grande vitesse sur des points où la construction rendait ce mode d'exploitation dangereux, la compagnie a commis une faute personnelle, manqué de prudence et de prévoyance ». La compagnie ne saurait donc décliner la compétence judiciaire sous le prétexte qu'elle est restée étrangère à la confection de la ligne ; elle est toujours coupable d'une négligence, d'une fau-

te rentrant dans les faits d'exploitation. Du moment qu'il en est ainsi, et que les compagnies sont tenues de prendre les précautions nécessaires pour prévenir les dangers résultant des vices de construction de la voie ou des gares, les tribunaux judiciaires seront toujours compétents (Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, 2^e éd., t. II, p. 155 et s. ; Cass., 14 décembre 1892, S., 96, 1, 524, D., 93, 1, 489 ; 25 nov. 1902, D., 03, 1, 451 ; 15 juillet 1903, D., 04, 1, 112).

Mais l'Etat n'est pas seulement constructeur des voies ferrées, il est aussi transporteur sur son propre réseau ; si l'accident s'est produit sur son réseau, la compétence est-elle changée ? Y a-t-il lieu de porter l'action devant le conseil de préfecture ? Nullement, parce que l'Etat agit alors dans la gestion de son domaine privé, et comme un simple particulier ; il n'y a pas lieu de le traiter autrement qu'un industriel ordinaire. Cette vérité a été affirmée dès le début de l'exploitation des chemins de fer ; lors de la discussion de la loi du 15 juillet 1845 à la Chambre des pairs, M. Pelet s'exprima de la manière suivante : «.Quels motifs y aurait-il d'établir une distinction entre les chemins de fer exploités par les compagnies et ceux exploités par l'Etat ? Quelles raisons y aurait-il de dispenser de la juridiction ordinaire les chemins de fer de l'Etat ? Faudrait-il qu'on aille d'une juri-

diction à une autre, à mesure qu'on change le régime des chemins ? » (*Moniteur* du 12 avril 1844, p. 913, col. 1). Et le ministre des travaux publics s'est prononcé dans le même sens lors des débats de la loi du 27 décembre 1890, portant modification de l'article 1780 du code civil : « On ne saurait le contester, les chemins de fer de l'État ne sont autre chose qu'une compagnie particulière dont le ministre nomme les administrateurs, et les administrateurs leurs agents, dans les conditions ordinaires des compagnies » (S., *Lois annotées*, 1891, p. 124, 1^{re} col., note 2). La jurisprudence est, d'ailleurs, constante pour décider que la responsabilité de l'État transporteur est la même que celle des compagnies, et que la juridiction demeure également la même (Trib. des conflits, 22 juin 1889, S., 91, 3, 78 ; Cass., 18 nov. 1895, S., 98, 1, 385 ; 8 février 1901, S., 04, 1, 205 ; Bordeaux, 13 juin 1904, S., 05, 2, 48).

Après avoir déterminé la classe des tribunaux compétents pour connaître des accidents de personnes dans les chemins de fer, il reste à se demander quel est le tribunal particulier de cette classe qui devra juger. Cette compétence est à examiner à un double point de vue, *ratione materiæ*, *ratione personæ*.

A. — Compétence *ratione materiæ*. — Nous nous bornons à rappeler que les tribunaux civils et les tribunaux de commerce statuent en dernier ressort

jusqu'à concurrence de 1.500 francs, et en premier ressort au-dessus de ce chiffre.

B. — Compétence *ratione personæ*. — S'il s'agit d'un tribunal répressif, sera indifféremment compétent, le tribunal du lieu de l'accident, celui de la résidence du prévenu ou celui de l'arrestation (art. 23 et 61 du code d'inst. crim.).

Quant aux tribunaux de commerce, si l'on admet la responsabilité délictuelle, le seul tribunal compétent sera celui du domicile du défendeur ; au contraire, dans la thèse de la responsabilité contractuelle, trois tribunaux pourront être compétents, par application de l'article 420 du code de procédure : le tribunal du domicile du défendeur, le tribunal dans l'arrondissement duquel le billet a été délivré et où le voyageur a pris le train, le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve la gare d'arrivée seront compétents (Mazen, thèse, p. 155 ; Thaller, *Traité*, n° 1185 ; l'opinion unanime admet que l'art. 420 ne vise pas uniquement le transport des marchandises, mais qu'il s'étend également aux personnes).

En ce qui concerne le tribunal du domicile du défendeur, la jurisprudence a interprété d'une manière très équitable l'article 69, 6°, du code de procédure civile. Strictement, comme toutes les compagnies de chemins de fer ont leur siège social à Paris (même celles du Midi, de l'Hérault et du Médoc), elles de-

vraient être attaquées devant les tribunaux de la Seine, toutes les fois que l'action intentée n'aurait pas le caractère contractuel commercial, ce qui se présenterait toujours, puisque la jurisprudence française accepte la thèse délictuelle. Or, « il n'est ni rationnel ni juste, remarque M. Tissier, que les personnes qui ont à lutter contre les compagnies, puissent être, dans certains cas, réduites à porter leurs procès devant le tribunal du siège social, loin de leur domicile, loin du lieu de l'accident, à une grande distance et avec de grandes difficultés, alors que l'attribution de la compétence aux tribunaux établis dans les villes où les compagnies ont un personnel au courant de ces procès et à même de les surveiller ne peut causer à celles-ci aucune gêne, aucun embarras, aucun préjudice ; c'est une solution inhumaine » (Note de M. Tissier, S., 99, 2, 257). Telle fut cependant la décision adoptée autrefois par la jurisprudence (Cass., 4 mars 1845, S., 45, 1, 273 ; 5 avril 1859, S., 59, 1, 173). Mais elle a été abandonnée heureusement en 1861 (Cass., 4 janv. 1861, S., 61, 1, 451) et, depuis, la cour de cassation n'a plus varié de jurisprudence : « Une compagnie doit être considérée comme ayant un domicile dans toute gare ayant une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement de transport » (Cass., 7 mai 1862, S., 62, 1, 744 ; 3 février 1885, S., 85, 1, 269). Et le tribunal de com-

merce de Bordeaux, le 2 février 1903, considère comme gare principale tout établissement qui, même isolé, peut vivre indépendamment des établissements de second ordre (D., 04,2,267). De même, M. Tissier estime (note précitée) que les recours en indemnité pour accident doivent être portés soit devant les tribunaux des gares succursales, soit devant ceux qui siègent dans les lieux où sont installées des gares principales, c'est-à-dire où sont centralisés par régions les services de direction, de surveillance, quant au personnel, au matériel et à l'exploitation ; mais, dans ce dernier cas, seulement si l'accident est survenu dans le ressort de la gare principale.

Si la responsabilité de l'accident incombe à une compagnie étrangère, l'article 14 du code civil trouve alors son application, et le voyageur français pourrait actionner la compagnie étrangère, à raison de l'accident dont il a été victime, devant les tribunaux français compétents, soit d'après l'article 59 du code de procédure civile, soit d'après l'article 420 du même code (Vansteenbergh, p. 450).

Cette règle serait-elle changée, si l'accident était survenu à l'étranger sur un réseau exploité par l'Etat? Oui, d'après la jurisprudence française, et la personne lésée ne pourrait agir que devant les tribunaux compétents de l'Etat défendeur. C'est ce qu'a décidé le tribunal civil de Lille, dans un procès où l'Etat bel-

ge était actionné en indemnité par un voyageur français : « Attendu que la dépendance réciproque des Etats est consacrée par le droit des gens, qu'il suit de ce principe qu'on ne peut citer devant les tribunaux d'un pays le souverain d'un autre pays, non plus que les agents de la puissance publique qui le représentent, ... que l'incompétence du tribunal est d'ordre public et absolu » (Trib. civ. Lille, 26 juin 1885, *Bulletin annoté*, 1885, p. 206).

SECTION II. — Prescription de l'action en indemnité.

Il faut distinguer deux hypothèses, suivant que la compagnie est poursuivie, ou non, à raison d'un fait constituant un délit pénal.

Première hypothèse : S'il s'agit d'une action civile fondée sur un fait constitutif d'un délit pénal, il résulte des articles 637, 638 et 640 du code d'instruction criminelle, qu'elle se prescrit par le même temps que l'action publique, c'est-à-dire par 10 ans s'il s'agit d'un crime, 3 ans s'il s'agit d'un délit, un an s'il s'agit d'une contravention. Le point de départ de cette prescription sera, pour le crime ou le délit, le jour où il aura été commis, si, dans l'intervalle, il n'a été fait aucun acte d'instruction ou de poursuite; et le jour du dernier acte de procédure s'il en a été fait. Pour les contraventions, la prescription date toujours du

jour de l'infraction. Dans la pratique, les faits incriminés présenteront le plus souvent le caractère délicueux et ce sera la prescription triennale qui s'appliquera. Toutes les fois que le recours en responsabilité repose sur un délit, une solidarité étroite est établie entre l'action publique et l'action civile, et la prescription demeure toujours la même, sans distinguer suivant que l'action civile est intentée séparément devant un tribunal civil, ou jointe à l'action publique devant un tribunal repressif (Cf. Chesney, *De l'action civile et plus particulièrement de la prescription de cette action*, *Rev. critique*, 1893, p. 40 et s.; Garraud, *Précis de droit criminel*, n° 417; Cass., 13 mai 1868 et 12 janvier 1869, D., 69, 1, 217, note de M. Beudant; 1^{er} février 1882, S., 83, 1, 155, D., 82, 1, 454; 18 nov. 1895, S., 98, 1, 385). D'autre part, l'action en responsabilité fondée sur un crime, un délit ou une contravention sera suspendue ou interrompue par les mêmes causes qui affectent l'action publique.

Il importe toutefois de spécifier que les règles précédentes ne concernent qu'une action civile fondée uniquement sur des faits délictueux. S'il était possible de considérer cette action comme née d'un contrat, elle ne serait régie que par la prescription trentenaire, alors même que des faits délictueux pourraient être reprochés au défendeur, indépendamment de l'inexécution du contrat. Donc, au point de vue de la

prescription, la thèse de la responsabilité délictuelle est plus favorable au voiturier que celle de la responsabilité contractuelle.

Toutes les solutions précédentes devraient être maintenues dans le cas où l'action serait dirigée non pas contre l'auteur même du délit, mais contre la compagnie civilement responsable (Cass., 12 février 1894, S., 94, 1, 168).

* *Deuxième hypothèse* : Il se peut que l'accident ait été causé par un fait qui n'a aucun caractère délictueux, par une simple négligence ou imprudence. Par quel délai sera prescrite alors l'action en responsabilité ? Peut-on appliquer en pareil cas les articles 105 et 108 du code de commerce, qui établissent des déchéances spéciales, c'est-à-dire une prescription abrégée d'un an ou de cinq ans ? On est d'accord pour répondre négativement. MM. Lyon-Caen et Renault font remarquer avec raison que la manière dont ces textes sont rédigés prouve qu'ils visent exclusivement le transport des marchandises (*Traité*, t. III, nos 717 et 718. — Cf., Baudry et Wahl, t. II, nos 2742 et 2768). Dès lors, le droit commun conserve son empire, et l'action en responsabilité durera trente années (art. 2262), (Cass., 28 avril 1896, S., 96, 1, 312).

On a critiqué cette solution, par le motif que les difficultés relatives aux transports doivent être rapidement réglées (Mazen, p. 183, et Saintelette, *loc. cit.*, p. 40, note). Mais, en pratique, cette longue pres-

cription n'offre aucun inconvénient, car il n'est pas d'exemple que les personnes victimes d'accident ou leurs ayants cause attendent longtemps pour réclamer une indemnité. Les causes de suspension ou d'interruption seront, d'ailleurs, celles du droit commun ; notamment la minorité du demandeur suspendrait la prescription.

A l'étranger, des délais plus courts sont généralement édictés pour agir. Il est vrai que la plupart des législations qui abrègent ainsi la prescription se montrent plus sévères pour l'appréciation de la responsabilité qui incombe aux compagnies. En Angleterre, la durée de l'action en indemnité est restreinte à un an à partir du décès de la victime (Fuzier-Herman, *Répertoire alphabétique du droit français*, verbo *Chemins de fer*, n^{os} 7493 et s.).

D'après l'article 8 de la loi allemande du 7 juin 1871, la prescription de l'action en indemnité s'opère par deux ans à compter du jour de l'accident, ou par deux ans du jour de la mort de la victime contre ceux envers qui celle-ci était tenue d'une obligation alimentaire. Elle n'est pas suspendue en faveur des incapables (*Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 205).

La loi russe du 25 janvier 1878 restreint à un an l'exercice des actions en dommages et intérêts contre les compagnies de chemins de fer ; ce délai court du

jour de la mort ou de la blessure occasionnée par l'accident. Mais les demandes tendant à obtenir une modification du taux de l'indemnité payable par prestations périodiques ne sont soumises à aucune prescription (*Annuaire de lég. étrang.*, 1879, p. 648 et s.).

La loi danoise du 26 mars 1898, article 4, spécifie que « les demandes d'indemnité devront être formées par les ayants droit devant l'administration des chemins de fer de l'Etat le plus tôt possible, et, au plus tard, trois mois après l'événement ayant causé le dommage, ou, si le dommage ne s'est pas produit immédiatement après cet événement, trois mois après que le dommage est parvenu à la connaissance de la victime ; l'instance en justice ne pourra être intentée que lorsque la demande aura été repoussée par l'administration, ou qu'il ne sera pas intervenu d'arrangement sur l'indemnité dans les trois mois de la présentation de cette demande. Le droit à une indemnité sera prescrit si l'action n'a pas été introduite dans les deux ans du jour où le dommage s'est produit » (*Annuaire de lég. étrang.*, 1899, p. 581).

Enfin la loi suédoise du 12 mars 1886 limite la possibilité d'agir à deux années à partir de l'accident (*Annuaire de législation étrangère*, 1887, p. 588).

SECTION III. — De la preuve de l'accident.

Il est inutile d'avoir un droit si l'on ne possède pas le moyen de le prouver. Or les règles concernant la preuve seront très différentes suivant que l'on adoptera la thèse délictuelle ou celle de la responsabilité contractuelle. Dans la première c'est à la victime d'établir la faute de la compagnie ; dans la seconde, la personne lésée établira seulement le préjudice subi et sa connexité avec l'accident ; il appartiendra ensuite à la compagnie, pour dégager sa responsabilité, d'établir que l'accident ne lui est pas imputable. Cette dernière conception est infiniment préférable pour le voyageur, puisqu'elle l'exonère du fardeau de la preuve. Nous examinerons successivement l'une et l'autre théorie.

A. — La preuve dans la théorie délictuelle.—Dans la théorie délictuelle, on considère qu'il n'existe aucun rapport juridique antérieur entre le voyageur et la compagnie, en ce qui concerne la réparation des dommages. La compagnie s'est obligée à transporter le voyageur d'un lieu à un autre et c'est tout : dès lors, au point de vue de l'accident, la condition des parties en cause est la situation normale et habituelle des individus, qui, en l'absence de contrat, ne sont tenus à rien les uns envers les autres. Quand le

voyageur prétend que l'accident et ses conséquences sont imputables au voiturier, il fonde sa prétention sur les articles 1382 et 1383 du code civil ; il lui appartient de fournir les preuves nécessaires pour justifier sa demande. En d'autres termes, il devra prouver la réalisation du dommage, c'est-à-dire le fait matériel et ensuite que ce fait émane du voiturier, et présente le caractère d'une faute à sa charge. L'exigence de la relation de cause à effet est indispensable (Cass., 1^{er} mars 1900, D., 1900, 1, 588 ; 19 janvier 1903, D., 04, 1, 107 ; Lyon, 7 oct. 1903, *Gaz. trib.*, 8 janvier 1904), et les juges de fond ont un pouvoir souverain pour apprécier l'existence de cette relation nécessaire pour que la faute entraîne pour son auteur l'obligation de réparer le préjudice subi.

Seulement, si rigoureuse que cette théorie paraisse pour le voyageur, elle n'en comporte pas moins des atténuations : 1° en ce qui concerne les moyens pour la victime de faire sa preuve ; 2° par suite de la facilité avec laquelle les magistrats admettent que les compagnies se trouvent en faute ; 3° souvent enfin la preuve à fournir par le voyageur sera facilitée par l'existence d'une procédure répressive qui aura précédé son action civile. Sur ce dernier point nous n'avons aucune explication à présenter, mais il en va différemment des deux autres.

1° Il y a lieu de faire abstraction, bien entendu, de

l'article 1341, qui exige une preuve littérale pour toutes les demandes excédant 150 francs. Ici tous les moyens de preuve seront admis, car il s'agit, non d'actes juridiques, mais de simples faits qui, par eux-mêmes, ne comportent aucune signification, n'engendrent ni obligation ni libération. Or les faits purs et simples peuvent toujours être prouvés par témoins ou par indices (Cass., 2 mai 1892, D., 93, 1, 316). D'ailleurs, nous sommes ici en matière commerciale ; la preuve est donc libre (art. 109, code com.). Il sera donc possible au voyageur d'utiliser la preuve par témoins et par simple présomption conformément aux articles 1348, 1° et 2°, et 1353 du code civil.

2° La conception jurisprudentielle de la faute de la compagnie est très large et les tribunaux admettent très facilement que les éléments de cette faute se rencontrent. La jurisprudence estime que, toutes les fois qu'il y a eu inobservation des règlements administratifs, déraillement, collision ou chute de voyageurs par la portière, il y a présomption suffisante pour que la faute de la compagnie soit établie, parce que des accidents de ce genre proviennent la plupart du temps d'une faute initiale du transporteur. Ainsi il est inutile pour le voyageur de démontrer que la compagnie a commis un acte attentatoire à sa sécurité ou contraire aux prescriptions légales ou réglementaires en vigueur ; les tribunaux déclarent le voiturier res-

ponsable toutes les fois que l'accident aurait pu être évité par des mesures de prudence non pas seulement usuelles, mais anormales et exceptionnelles.

Ainsi le tribunal de commerce de Grenoble, par un jugement confirmé en appel par un arrêt de la cour de la même ville, le 14 déc. 1880 (S., 82, 2, 34; D., 81, 2, 107), déclare que la compagnie est responsable sans qu'un fait précis ait été relevé à sa charge. Un voyageur avait été tamponné par une machine en manœuvre dans une gare ; il sortait du buffet et voulait regagner son train, mais le passage était obstrué par un autre train qui venait d'arriver ; ne sachant où passer et ne trouvant personne pour le renseigner, il fait un détour pour traverser la voie et, à ce moment, il est tamponné par une locomotive. Bien que la compagnie n'ait violé aucun règlement, le tribunal la déclare responsable parce qu'elle avait eu le tort de ne pas prendre toutes les précautions que comporte le stationnement d'un train sur le passage suivi par le public : « Les compagnies de chemins de fer ont l'impérieux devoir d'assurer par les soins les plus vigilants la sécurité des voyageurs ; les précautions à prendre dans ce but ne sauraient être limitées à celles prévues par un règlement administratif quelconque ; elles naissent des circonstances et doivent être en rapport avec les dangers à éviter ». Donc, toutes les fois que la compagnie n'aura pas pris toutes les précautions les plus minutieuses

pour éviter l'accident, une faute apparaîtra à sa charge, suffisante pour engager sa responsabilité et la preuve qui incombe au voyageur se trouve ainsi singulièrement facilitée.

Les tribunaux ont été évidemment frappés du nombre et de la complexité des causes qui engendrent les accidents et qui, le plus souvent, échappent complètement au public ; obliger le voyageur à rapporter la preuve de ces faits si multiples, c'eût été compromettre le principe même de l'indemnité. Aussi sont-ils venus au secours des victimes, en essayant de tempérer de la manière la plus humaine les conséquences de la théorie délictuelle, si rigoureuse pour les voyageurs. Les décisions abondent en ce sens ; elles pourraient se ramener à cette donnée générale qu'en présence des circonstances l'accident paraît devoir être attribué plutôt à la compagnie qu'aux voyageurs. Ainsi la cour de Riom, le 27 janvier 1896, déclare « qu'on ne saurait toujours exiger du voyageur ou de ses représentants la preuve directe du fait qui a occasionné le dommage, et qu'il suffit de démontrer qu'à raison même de sa nature ou des circonstances dans lesquelles il s'est produit, il devait avoir nécessairement pour cause une faute du transporteur ». Il s'agissait d'un accident arrivé à un voyageur qui avait les deux bras appuyés sur la portière ; celle-ci s'étant brusquement ouverte, le voyageur était tombé pendant la

marche du train. Dès lors les magistrats ont estimé qu'une présomption s'imposait à leur esprit, savoir que la portière n'avait jamais été hermétiquement fermée par les employés qui en avaient la charge.

Par un arrêt déjà cité du 3 décembre 1898 (D., 99, 2, 316) la cour de Rouen décide que le déraillement implique *a priori* une faute et la responsabilité de la compagnie, et que la présomption qui résulte de la nature même de l'accident s'élève presque invincible, si bien qu'en invoquant le fait du déraillement, la famille de la victime a fait toute la preuve qui lui incombait.

De même la cour de Paris décide le 19 janvier 1902 (S., 02, 2, 77) que « au cas où un voyageur, en cours de trajet, est tombé sur la voie, la portière contre laquelle il s'était appuyé ayant cédé sous son poids, l'ouverture de la portière constitue à la charge de la compagnie une présomption de faute qui engage sa responsabilité, si elle n'est pas contredite par des présomptions plus fortes ; tel est le cas, lorsque les circonstances de la cause rendent invraisemblable l'hypothèse d'après laquelle l'ouverture de la portière aurait été le fait du voyageur lui-même, et concourent au contraire à établir que, les portières au départ étant simplement poussées et non fermées, le défaut de fermeture a, quels que soient d'ailleurs leurs dires, échappé à l'attention des agents ».

La cour d'Amiens décide, le 10 novembre 1896, que la compagnie du Nord est responsable de la chute d'un enfant tombé d'un wagon dont la portière n'était pas munie de loqueteau extérieur. La compagnie cherchait à s'abriter derrière une décision ministérielle du 7 mars 1893, qui avait autorisé ce genre de wagons ; mais la cour d'Amiens estime, avec juste raison, que cela ne suffit pas à la mettre à couvert ; du moment où apparaissait un risque plus grand d'accident, la compagnie aurait dû prendre des mesures spéciales pour en éviter la réalisation, en apposant par exemple un écriteau sur la voiture : « L'approbation administrative n'est accordée aux compagnies qu'à leurs risques et périls, et sous l'obligation de prendre toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs ».

Très souvent les compagnies cherchent à se couvrir en alléguant qu'elles ont observé tous les règlements qui les régissent. Or, disent-elles, ces règlements, étant imposés par le gouvernement, doivent être regardés comme garantissant suffisamment la sécurité des voyageurs. Si l'appréciation du ministre est erronée à cet égard, la compagnie ne saurait être rendue responsable.

Cet argument n'est pas convaincant ; les règlements dont il s'agit sont de deux catégories : règlements intérieurs et règlements ministériels ; les premiers sont élaborés par les compagnies elles-mêmes pour les dé-

tails de leur exploitation intérieure. Aux termes de l'article 56 du décret du 1^{er} mars 1901, ils sont soumis à l'homologation du ministre, qui peut y apporter toutes les modifications jugées nécessaires. Les compagnies soutiennent que le fait, de la part du ministre, d'avoir approuvé les mesures proposées les exonère de toute responsabilité.

Il nous semble qu'il y a là une erreur. Il y a incontestablement une faute de la part de l'autorité supérieure d'avoir autorisé un règlement qui n'était pas de nature à sauvegarder pleinement la sécurité des voyageurs ; mais cette faute ne saurait exclure celle des compagnies, qui, en dernière analyse, sont imputables d'avoir formulé des propositions défectueuses. Leur faute subsiste à côté de celle du ministre, et, malgré l'homologation, leur responsabilité demeure entière. En définitive, l'homologation ne doit pas être considérée comme un acte impératif, présentant l'aspect et les caractères d'un règlement que le ministre imposerait aux compagnies. C'est une simple autorisation administrative. Le ministre ne prescrit point les mesures qu'il s'agira d'observer ; il accepte les propositions de la compagnie ; mais il ne les transforme pas en lois comportant une application obligatoire en vertu d'une décision gouvernementale. Si les règlements intérieurs présentaient ce caractère de lois, ils seraient nécessairement les mêmes sur tous les ré-

seaux, alors que, pour des risques identiques, ceux-ci sont gouvernés par des règles dîssemlables. Sans doute, l'application du règlement est obligatoire, bien que l'homologation n'ait d'autre force que celle d'une simple autorisation ; mais c'est une conséquence forcée du droit de contrôle qui appartient au ministre des travaux publics sur l'exploitation intérieure des compagnies. Un règlement doit être observé intégralement et d'une manière permanente, sinon les désordres qu'il a pour but de prévenir ne cesseraient de régner. D'autre part, le ministre lui a donné son approbation, parce que les mesures préparées lui ont semblé acceptables ; mais cette approbation n'implique nullement que *le ministre se reconnaisse responsable* et n'eût désiré des mesures plus perfectionnées. Si ultérieurement un accident se produit, la responsabilité en incombera toujours à la compagnie (sauf le cas fortuit ou la force majeure) ; il lui appartenait d'élaborer des règlements moins défectueux, et, en tout cas, de prendre les mesures commandées par l'insuffisance même de la réglementation en vigueur.

Responsables de l'inefficacité de leur règlement intérieur, les compagnies demeurent-elles également tenues des conséquences d'un accident, lorsque celui-ci se sera produit en dépit de l'observation d'un règlement *ministériel* applicable à tous les réseaux et élaboré par le ministre lui-même ? (Cf. Lacombe, p. 36).

Il faut écarter, d'abord, l'hypothèse très fréquente où l'observation de ce règlement ministériel n'aura pas été scrupuleuse de la part des agents des compagnies, car on sait avec quels soins minutieux les tribunaux s'attachent à relever les moindres fautes du voiturier, dans le système de la responsabilité délictuelle qu'ils consacrent. Dès lors, nombreuses sont les hypothèses dans lesquelles la jurisprudence a décidé que la responsabilité des compagnies était engagée, lorsque l'accident provenait manifestement de l'application mauvaise des règlements ministériels. Ainsi, une circulaire ministérielle du 11 mars 1855 prescrit l'adaptation de loqueteaux aux portières ; mais il ne suffirait pas aux compagnies, pour décliner toute responsabilité, d'invoquer l'exécution du règlement ministériel, si la victime établit que l'accident doit être attribué à un vice d'adaptation, par exemple à une fermeture insuffisante du loqueteau. C'est ce qu'a décidé la cour de Douai, le 23 janvier 1900 (S., 1900, 2, 197). La compagnie du Nord a été condamnée à des dommages-intérêts en réparation d'un accident survenu du fait de l'ouverture d'une portière, alors qu'il était établi que le voyageur n'avait fait que s'appuyer sur le levier d'une fermeture autoclave intérieure et que cela avait suffi, la fermeture étant défectueuse, à provoquer l'ouverture de la portière et la chute de la victime sur la voie. Les voyageurs ne sont

d'ailleurs nullement tenus de s'assurer eux-mêmes de la fermeture extérieure de la portière ; c'est ce qu'a décidé la cour de Bordeaux, le 12 janvier 1903 (S., 1903, 2, 127). Ainsi une fermeture défectueuse du wagon entraîne la responsabilité de la compagnie, même si le ministre autorisait la circulation de wagons pourvus de ce système de fermeture (Cf. encore Amiens, 10 nov. 1896, S., 97, 2, 274, D., 97, 2, 309).

De même, la circulaire du 7 décembre 1882 prescrit l'adaptation aux roues des voitures de freins continus et automatiques, c'est-à-dire qui agissent en même temps sur toute la longueur du train. Mais le ministre ne recommande aucun système particulier aux compagnies ; il appartient dès lors à celles-ci de s'arrêter à un système suffisamment efficace. Si un accident provient du mauvais fonctionnement des freins, la compagnie sera responsable, car elle a toujours à se reprocher un mauvais choix, et il y a là les éléments suffisants d'une faute de sa part.

De même encore l'arrêté du 15 novembre 1885 élabore un véritable code des signaux, qui indiquent aux mécaniciens les points de bifurcation et les aiguilles. Un accident dû à l'imperfection des signaux entraînerait la responsabilité de la compagnie. Le même arrêté prescrit de placer deux ou trois pétards au moins sur la voie quand, par suite de brouillard ou autres troubles atmosphériques, les signaux sont in-

visibles à plus de 100 mètres ; c'est là un nombre minimum. En réalité, d'autres devront être employés, s'ils sont nécessités par les circonstances, et la compagnie serait encore responsable si l'insuffisance du nombre des pétards avait occasionné un accident.

Enfin, le décret du 1^{er} mars 1901 prescrit l'éclairage des gares et de leurs dépendances pendant la durée du service ; si l'éclairage est défectueux, la compagnie sera encore tenue d'indemniser les voyageurs des accidents qui leur surviendront. En résumé, malgré l'existence d'un règlement ministériel, la compagnie demeure tenue, même dans la théorie délictuelle, de verser des indemnités, pour tous les accidents qui proviendront d'un défaut d'observation stricte du règlement en vigueur.

Cette responsabilité subsisterait-elle encore au cas où le règlement ministériel aurait été l'objet de l'application la plus vigilante, si bien que, seule, la défectuosité de ce règlement expliquerait l'accident ? C'est en pareil cas surtout que les compagnies cherchent à se retrancher derrière le règlement imposé par le ministre pour assurer la sécurité des voyageurs. Cependant une jurisprudence constante considère que, même alors, il y a place pour une faute de la compagnie, faute de nature à légitimer un recours délictuel en dommages et intérêts. Elles sont en faute de n'avoir pas suppléé d'elles-mêmes, par les moyens

qui sont en leur pouvoir, à l'imperfection des mesures prescrites par lui. On ne comprendrait pas que l'intervention du gouvernement eut pour résultat de détruire toute initiative individuelle en vue de prévenir le plus possible les sinistres. Ainsi, la cour de Pau, le 30 juillet 1892, reconnaît que, « si la compagnie est obligée de soumettre ses projets au contrôle d'hommes impartiaux et éclairés, c'est dans un intérêt plus grand de sécurité ; mais cet examen ne saurait l'exonérer des défauts que renferment ces projets, car ce serait alors retourner contre les voyageurs et employés une garantie édictée dans leur intérêt, et les priver de toute action en réparation du dommage, ce qui n'a été ni la pensée ni la volonté du législateur ». De même le tribunal de Marseille affirme très nettement, le 22 avril 1887, que « les tribunaux n'ont pas à se préoccuper des conditions que l'administration doit devoir imposer aux compagnies ni à rechercher si les moyens de sécurité adoptés par elles sont toujours illusoires ou efficaces. Ces rapports de la compagnie avec l'administration sont et doivent demeurer étrangers aux tribunaux, qui n'ont pas à apprécier si la compagnie est en règle ou non vis-à-vis de l'administration, mais si elle a rempli vis-à-vis du voyageur toutes ses obligations ». Citons encore l'arrêt de la cour d'Amiens du 10 novembre 1896 : « L'approbation administrative n'est accordée aux compagnies que

sous leurs risques et périls et sous l'obligation de prendre toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs » (S., 97, 2, 274). Le 12 décembre 1887 (S., 88, 2, 139), la cour d'Aix décide que, « alors même que toutes les prescriptions réglementaires auraient été observées, la compagnie ne saurait être exonérée, étant de droit commun obligée vis-à-vis du voyageur de prendre toutes les mesures que comporte sa sécurité. Sa faute résulte non seulement de l'inobservation des règlements, mais aussi d'une infraction aux règles de la prudence, et du manque de précautions élémentaires. Enfin la Cour de cassation se prononce en ce sens que « l'observation des règlements ne saurait dispenser les compagnies de prendre toutes les mesures que comporte la sécurité des voyageurs » (Cass., 28 juin 1905, S., 06, 1, 94, D., 08, 1, 172). Dans l'espèce, un déraillement avait été occasionné par des bœufs qui avaient pénétré sur la voie ; la compagnie d'Orléans prétendait déclinier toute responsabilité, attendu que la voie avait été visitée aux heures prescrites par le règlement ; de plus, la vitesse très grande du train sur le parcours dont il s'agit était autorisée par le règlement ; cependant l'existence d'une faute à la charge de la compagnie n'était pas douteuse, car, malgré l'excès de vitesse autorisé, le mécanicien devait toujours rester maître de son train. Tout récemment, la cour d'appel de Toulouse a appliqué les mê-

mes principes à la compagnie du Midi. Un voyageur s'était blessé en descendant, pendant la nuit, d'un train qui était arrêté en pleine voie. Or, étant donnée cette circonstance anormale, les agents du train auraient dû, même en l'absence d'une prescription sur ce point, faciliter aux voyageurs la sortie des voitures en les éclairant par des lanternes, à défaut leur recommander de ne pas descendre (Toulouse, 7 déc. 1907, *La Dépêche* du 8 déc. 1907).

Etant données cette jurisprudence et les atténuations qu'elle apporte à la charge de la preuve imposée aux voyageurs, la théorie délictuelle n'est pas aussi dure qu'elle le semblait de prime abord pour la victime, et elle se rapproche singulièrement de la responsabilité contractuelle, à laquelle nous arrivons maintenant.

B. — *La preuve dans la théorie contractuelle.* — Toutes les fois que la cause de l'accident est clairement établie, il en résulte soit une faute du voyageur, qui doit alors supporter les conséquences de son imprudence, soit une faute du voiturier, qui perd alors son procès aussi bien dans le système de la responsabilité délictuelle que dans l'autre théorie (Grenoble, 10 déc. 1880, S., 82, 2, 34 ; Riom, 14 février 1894, S., 95, 2, 45).

Mais l'intérêt du choix entre les deux théories apparaît lorsque la cause première de l'accident demeure

obscur. En ce cas, la thèse délictuelle impose à la victime le risque de l'accident et de ses conséquences, si elle n'a pu arriver à en éclaircir le mystère. Bien plus favorable pour celle-ci, se présente alors la thèse contractuelle, car la compagnie demeure tenue de la réparation du dommage, si elle ne réussit pas à prouver que l'accident ne lui est pas imputable. Il y a là une différence qui semble tout à l'avantage de la thèse contractuelle ; mais cette supériorité, immense en théorie, se réduit à peu de chose dans la pratique, car assez rares sont les accidents dont les causes restent inconnues : « Très peu d'affaires, écrit M. Chavégrin, aboutissent réellement au doute, et cela se comprend bien. Si, en effet, nous considérons les accidents de chemins de fer, les plus nombreux atteignent des personnes qui se trouvent dans des trains lancés à des vitesses plus ou moins grandes, et n'ont aucune action sur leur marche ; ce ne sont pas les voyageurs qui jettent leurs wagons sur une locomotive venant en sens inverse ; lorsqu'une catastrophe de ce genre se produit, nul ne songe à les accuser. D'autre part, toutes les voies ferrées ne sont pas accessibles à tous les véhicules, hormis l'exception des passages à niveau, le matériel roulant y pénètre seul ; d'où il résulte que les trains ne peuvent d'ordinaire y heurter que d'autres trains ; or, quand un semblable choc se produit, les deux convois appartiennent commu-

nément à la même compagnie, et, par suite, peu importe que la négligence qui a précipité celui-ci contre celui-là ait été commise par les agents de l'un ou de l'autre ; tous sont au service du même voiturier, lequel endosse indirectement la responsabilité de leurs fautes. Quelquefois, sans doute, aucune imprudence n'est relevée à leur charge ; et il y a lieu de s'en prendre au personnel de la voie, mais cette particularité ne change rien aux choses, dans le cas ordinaire où la voie ressortit à la même compagnie que les trains qui y circulent. Le problème est ainsi fort simplifié. S'il y a un fait blâmable, on sait tout de suite à qui en demander compte. L'observation que nous présentons pour les collisions de trains s'applique *mutatis mutandis* aux déraillements, aux explosions de machines et, d'une façon générale, aux accidents qui, excluant toute idée de faute des voyageurs, impliquent des irrégularités dans l'un quelconque des services du chemin de fer. Le concessionnaire ne saurait rejeter sur personne ces irrégularités ; il peut seulement établir qu'elles sont dues à un cas fortuit ou à une force majeure : par exemple, que l'aiguilleur a été tué par la foudre avant qu'il ait pu donner au train la direction voulue, que les signaux avaient été dérangés par des malfaiteurs dont il a été impossible de déjouer la tentative criminelle, etc... ; mais il y a là des événements bien ex-

ceptionnels et d'une justification facile. Aussi les tribunaux n'ont-ils guère d'hésitations... La difficulté sera rarement insoluble, si tant est même qu'elle le devienne jamais, grâce à la nature des faits et aux mesures prises pour la constatation de tout ce qui y a trait » (*Note sous Paris*, 31 janvier 1895, S., 96, 2, 225).

Sans doute, mais il peut arriver cependant que l'accident se produise à la suite de circonstances où la faute des voyageurs est engagée, aussi bien que celle de la compagnie ; en pareil cas, la théorie de la responsabilité délictuelle lui permet d'obtenir bien plus facilement réparation, en rejetant à la charge de la compagnie une preuve dont la démonstration lui sera plus facile qu'à la malheureuse victime. Dans cette théorie, le demandeur n'a qu'un seul fait à prouver, le préjudice qu'il a subi et la connexité de ce préjudice avec l'accident. C'est ensuite au voiturier qui conteste le bien fondé de la demande à prouver sa libération, et, du coup, c'est sur lui que retombe le poids le plus sérieux de la preuve ; le voiturier a contracté vis-à-vis du voyageur l'obligation de le transporter sain et sauf à destination et de le déposer sur ce point, valide comme au début de son voyage. Tenu de cette dette de sécurité, il est responsable de l'inexécution de son engagement, et il lui appartient de démontrer qu'il n'a rien à se reprocher, par suite d'un cas fortuit, ou de la force majeure, ou de la

faute du voyageur : « Pas plus que l'obligation, la libération ne se présume. Si l'obligation est contraire au cours normal des choses, la libération est contraire à une situation acquise. Ces deux faits demandent à être prouvés » (Delmont-Bébet, *Contribution à l'étude de la faute aquilienne ou délictuelle et de la faute contractuelle*, Paris, 1899, thèse, p. 36) :—

« Les transports de personnes, écrit M. Saintelette, sont aujourd'hui dans des conditions qui rendent très difficile le plus souvent la preuve d'une faute précise imputable à un agent déterminé... Voilà une instruction qui s'ouvre avec enquête, expertise, et le reste ; elle dure plusieurs années et très souvent se termine par un non-lieu. Que deviendra cependant l'humble voyageur, pauvre diable, sans autre ressource que le travail de ses bras, dont, peut-être, il a fallu l'amputer ? Que lui fait, à lui, que ce soit de la voie ou de la traction que la négligence provienne ; qu'il faille, pour trouver le coupable, descendre jusqu'au piqueur ou remonter jusqu'au directeur général ? Il n'a traité avec aucun de ces personnages ; il ne s'est enquis d'aucun de ces services ; il a acheté de l'Etat ou d'une compagnie le droit d'être transporté de là ici en toute sécurité. Il a un titre qui n'est pas contesté ; il en réclame le paiement ; on ne lui oppose ni sa propre faute, ni cas fortuit, ni force majeure. On lui doit, dès lors, des dommages-intérêts, comme

compensation de l'inexécution du contrat ; on les lui doit, quoi qu'il advienne, du point de savoir s'il y a eu faute, de quel service et de quel agent » (*De la responsabilité et de la garantie*, p. 39).

Il suffira, dès lors, à la victime de prouver sa qualité de voyageur au moment de l'accident, et elle la prouvera alors par la production de son billet, qui constate le paiement du prix de transport, et qui forme un titre écrit émanant de la compagnie (art. 4 du tarif général G. V.) Une carte de circulation équivaldrait, bien entendu, au billet. Si le billet a été détruit ou perdu dans l'accident, le voyageur pourra, même si le prix s'élève à plus de 150 francs, recourir à la preuve testimoniale (art. 109 du code de commerce) et aux présomptions de l'homme, résultant, par exemple, de ce que le voyageur a été admis, à la suite d'un contrôle, sur les quais de départ. Le contrat est commercial au moins au regard du voiturier, lorsqu'il s'agit d'une compagnie faisant profession de transporter ou des personnes ou des marchandises d'un point à un autre ; dès lors la preuve testimoniale n'est plus enserrée dans les restrictions du droit civil.

La compagnie pourra, d'ailleurs, établir que l'accident a sa cause dans la faute de la victime, ou dans un cas fortuit ou de force majeure.

La compagnie peut d'abord s'exonérer, si elle justifie

que l'inexécution de l'obligation provient de la *propre faute de la victime* (imprudence, négligence ou maladresse,) et qu'il y a un rapport de cause à effet entre le fait reprochable au voyageur et l'accident. Comme le voiturier n'est coupable d'aucun manquement à ses obligations, la victime subira personnellement les conséquences de l'accident dont elle est la seule cause, et elle ne pourra réclamer aucune indemnité à la compagnie.

C'est ce qui a été fréquemment jugé: Cass., 23 mars 1887 (*Bul. annoté des chemins de fer*, 1887, p. 83); Trib. Seine, 21 nov. 1890, *Bul. ann.*, 1896, p. 65 (voyageur blessé en descendant avant l'arrêt du train, par contravention à l'article 63, 3^e al. de l'ordonnance de 1846); Aix, 7 déc. 1891, D., 92, 2, 299; Trib. civ. Seine, 15 juin 1897, *Rev. pratique des chemins de fer et des tramways*, 1898, p. 165; Douai, 30 mai 1894, *Pand.*, 95, 2, 247 (voyageur qui, en se penchant hors d'un wagon, s'est fracturé le crâne contre le pilier d'un pont); C. Bordeaux, 5 juin 1903, S., 05, 2, 7 (voyageur qui se blesse en descendant, sur une plaque tournante, d'un wagon arrêté hors des quais).

Un second moyen d'exonération consistera pour la compagnie à invoquer la *force majeure ou le cas fortuit*.

Mais ici quelques explications s'imposent : faut-il considérer que ces deux expressions se réfèrent à des

événements de même nature ? Quelques auteurs le pensent (Baudry et Barde, *Traité des obligations*, t. I, p. 402). C'est aussi l'avis de M. Féraud-Giraud (*Code des transports des marchandises et des voyageurs par chemin de fer*, 2^e éd., 1889, t. II, p. 860). Cet auteur entend par là « tout événement contre lequel la prévoyance et les forces humaines sont impuissantes ». On peut consulter dans le même sens M. Sourdat : « On entend par cas fortuit et force majeure tout accident provenant d'une cause étrangère à l'obligé, indépendante de sa volonté et qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher (*Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., t. I, n^o 645). D'autres auteurs estiment que ces vocables s'appliquent à deux catégories différentes d'événements. D'après M. Thaller (*Traité*, n^o 1198) la force majeure est un événement extérieur à l'entreprise, qui vient imposer sa force au débiteur, force qu'il ne peut pas maîtriser, et devant laquelle au contraire il doit s'incliner. Le cas fortuit désigne un événement intérieur qui surgit brusquement dans l'entreprise et qui empêche le débiteur de remplir son obligation. Tel serait, par exemple, un vice provenant de la construction d'une machine, une inondation constituerait au contraire un cas de force majeure. (Voir aussi Josserand, *note Dalloz*, 1900, 2, 291).

Mais, en ce qui concerne les accidents de chemins de fer, comme en toute autre matière, d'ailleurs, la

jurisprudence n'établit aucune distinction entre le cas fortuit et la force majeure ; elle attache les mêmes effets aux deux catégories d'événements, et elle considère comme tels tous les phénomènes de la nature que les forces humaines ne peuvent empêcher : par exemple, la tempête, la foudre, les inondations imprévues, la grêle, le tremblement de terre et les éboulements qui s'ensuivent, la neige. — Pour l'inondation, on exige qu'elle ait un caractère subit et important, le débordement périodique d'un fleuve ou d'une rivière dont la crue se produirait lentement ne constituerait pas une force majeure (Cass., 5 mai 1874, S., 74, 1, 387, D., 76, 1, 249 ; 11 juillet 1892, S., 93, 1, 94 ; Saint-Pons, 18 déc. 1907, *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1908, p. 35). La neige tombée en abondance sera aussi un cas de force majeure (Trib. Seine, 18 février 1898, *La Loi* du 24 mars ; Cass., 16 juillet 1890, S., 94, 1, 35, D., 91, 1, 20 ; 24 juillet 1895, *Bul. anl.*, 1895, p. 172, et 1896, p. 209). Un brouillard intense peut également être considéré comme un cas fortuit dégageant la responsabilité d'une compagnie (Carpentier et Maury, *Traité pratique des chemins de fer*, t. II, p. 224). Quant à l'éboulement, si de légers mouvements de terrain ont permis d'en prévoir l'éventualité, il n'est plus une cause d'exonération de la responsabilité ; il ne constitue une force majeure que s'il a un caractère spontané, s'il provient, par exemple,

d'un tremblement de terre ou d'une trombe d'eau Cass., 18 fév. 1868, S., 68, 1, 127; Bordeaux, 19 juin 1905, *Bull. annoté* du 1^{er} oct. 1905).

En résumé, le déchaînement des forces naturelles ne constituera une force majeure que si leur action, soudaine, échappait à toute prévision humaine.

La compagnie sera affranchie encore de toute responsabilité lorsqu'elle prouvera que l'accident est dû à la faute d'un tiers. Nous rangerions dès lors parmi les cas fortuits le vol et l'assassinat, commis par des malfaiteurs en cours de route sur des voyageurs; sauf s'il s'agissait d'attentats émanant d'employés de la compagnie.

En ce qui concerne le vol, les difficultés qui se sont élevées sur la responsabilité de la compagnie, quant aux bagages tenus à la main par les voyageurs et soustraits en cours de route, conduisent à formuler en principe que le voiturier n'est responsable de leur perte que si l'on démontre une faute à sa charge (Seine, 20 janvier 1898, D., 1900, 2, 172). Ainsi le tribunal de commerce de Bordeaux a décidé, le 9 mai 1906, que les compagnies ne sont responsables que des objets qui leur sont confiés. Ne rentrent pas dans cette catégorie les objets conservés par les voyageurs dans leur compartiment; il importe peu que le vol de ces objets ait été facilité par l'extinction de la lu-

mière, alors surtout qu'il a été commis dans un wagon couloir (*Annuaire Carpentier*, 1907, p. 40).

La responsabilité des compagnies à raison des bagages confiés par les voyageurs aux employés n'est pas appréciée davantage suivant des règles uniformes. La cour d'Aix, le 17 mai 1900 (D., 01, 2, 55), décide que la responsabilité est encourue s'il y a détournement des bagages par un homme d'équipe à qui ils avaient été confiés, bien que celui-ci soit chargé d'une mission étrangère à son emploi ; la cour se fonde sur l'article 1384. Mais à l'inverse, le tribunal de commerce de Bordeaux, le 12 juillet 1907, estime que la remise par un voyageur d'un bagage à un porteur n'équivaut pas à une prise en charge de ce bagage par la compagnie. Celle-ci n'est donc pas responsable de la faute du porteur qui, après l'avoir placé dans un compartiment, le retire au moment du départ en ne voyant pas venir le voyageur (*Gaz. Trib. Midi*, 14 juillet 1907).

Nous estimons, au contraire, que le vol des colis portés à la main par le voyageur ou déposés par lui dans le compartiment entraîne la responsabilité contractuelle de la compagnie, car elle a assumé l'obligation d'exercer une surveillance efficace non seulement sur le voyageur mais encore sur ses bagages et ses colis ; cette responsabilité cesse toutefois en cas d'imprudence manifeste du voyageur.

Quant à l'assassinat, il doit être rangé dans la catégorie des cas de force majeure ; toute solution contraire aboutirait à rendre véritablement trop lourdes les obligations du transporteur. On ne peut considérer comme une faute de celui-ci le fait de n'avoir pu empêcher l'assassinat. Du moment que les règlements édictés par l'autorité supérieure dans l'intérêt du voyageur (signaux d'alarme, par exemple) ont été scrupuleusement observés, il semble impossible d'exiger plus de la compagnie. Sinon « on ne saurait vraiment pas à quelles mesures de précaution les compagnies de chemin de fer devraient recourir pour protéger les voyageurs ; les sonnettes d'alarme les plus perfectionnées, le système de freins les plus automatiques ne suffiraient pas. Il faudrait protéger chaque voyageur contre ses voisins, contre une tentative d'assassinat ou un accès de folie subite de la part d'un autre voyageur. On devrait les séparer à l'intérieur de chaque compartiment, établir entre eux non seulement des grillages mais des blindages. » (Zens, *De la responsabilité du voiturier à raison de l'accident de personnes*, thèse, Paris, 1896, p. 234. — Cf. Aix, 5 juillet 1887, S., 87, 2, 230.)

Enfin, il va de soi que les événements occasionnés par la guerre, bombardement, explosion, constituent au plus haut degré des cas de force majeure (Aix, 6 mai 1872, D., 73, 2, 57).

Mais nous savons que les collisions et les déraillements ne constituent pas par eux-mêmes des cas fortuits ou de force majeure, car, la plupart du temps, ils sont imputables à la compagnie, à la négligence de ses agents, aux irrégularités de leur service. Sans doute la compagnie sera exonérée si le déraillement a été occasionné par un éboulement imprévu, par la chute d'arbres ou de poteaux télégraphiques sur la voie au moment du passage d'un train, à la suite d'une tempête, ou encore si le déraillement ou la collision proviennent de la mort subite du mécanicien ou d'un aiguilleur, de dérangements apportés à la manœuvre des aiguilles ou des disques par des malfaiteurs ; mais les compagnies demeureront tenues des dommages-intérêts dans tous les cas où, dans une mesure quelconque, la catastrophe pourra leur être imputée. Nous citerons les fausses manœuvres à la suite desquelles un train est dirigé sur des voies déjà occupées, les négligences dans le maniement des disques ou des signaux ; le fait de n'avoir pas maintenu la distance réglementaire entre deux convois qui se suivaient, l'insuffisance des voies ferrées, la composition irrégulière des trains (Cf. Rouen, 3 déc. 1898 précité, S., 1900, 2, 58, D., 99, 2, 316) : « Le déraillement, comme une collision entre deux trains, constitue un fait anormal qu'on ne saurait ranger dans la catégorie des accidents ordinaires, inévita-

bles, nés de complications qui varient à l'infini ; il ne peut provenir que de causes très limitées, imputables d'une manière presque absolue à la compagnie ou à ses agents, (mauvais état de la voie, vitesse excessive aux endroits dangereux, insuffisance ou avarie du matériel) ; sans doute, il n'est pas impossible qu'un déraillement soit le résultat d'un événement de force majeure (malveillance, tempête, inondation subite), mais ces faits exceptionnels ne passeront pas inaperçus ; la malveillance laissera des traces, appellera l'attention de la justice ; souvent aussi plus de précautions, de surveillance auraient pu conjurer le désastre ; il est donc de bon sens et de raison qu'un déraillement implique, *a priori*, la faute de la compagnie ou de ses agents ; la présomption qui résulte de la nature même de l'accident a une force presque invincible. »

Il ne faudrait pas davantage considérer comme un cas fortuit ou de force majeure une avarie de la voie ou du matériel roulant (Paris, 27 nov. 1866, S., 67, 2, 320), (la rupture du bandage d'une roue qui a amené le déraillement du train ne saurait constituer un cas fortuit ou de force majeure à la décharge de la compagnie ; et il y a là un vice de matériel dont le voiturier demeure responsable) ; Grenoble, 8 février 1878, D., 79, 2, 111 (un déraillement causé par le défaut de stabilité de la voie est imputable à la com-

pagnie) ; Caen, 5 juin 1907, *Gaz- Pal.*, nov. 1907, p. 424 (les compagnies devant maintenir leur matériel en bon état de fonctionnement, il n'y a pas de cas fortuit ou de force majeure dans l'hypothèse où se produit une rupture subite d'une pièce de la machine). — Dans toutes ces espèces, le principe que la jurisprudence applique est toujours le même : les compagnies, obligées de maintenir en bon état leur matériel d'exploitation, sont en faute de n'avoir pas exercé une surveillance efficace ; elles demeurent dès lors responsables de tous les accidents qu'occasionnent les vices de ce matériel. Donc, dans tout accident provenant de la voie ou du matériel, il y a lieu de présumer *a priori* la faute de la compagnie.

Pour échapper à cette lourde obligation, il faudrait que la compagnie démontre : 1° que son matériel a été construit selon les règlements officiels et conformément aux règles de l'art ; 2° qu'il a été constamment entretenu en bon état de fonctionnement ; 3° que la cause précise de l'accident est impossible à déterminer. Telle est la mesure dans laquelle la compagnie, même dans le système de la responsabilité contractuelle, pourrait s'affranchir de toute réparation.

En supposant, maintenant, que la victime ait fait la preuve de l'accident qui constitue une inexécution du contrat, — ou de la faute imputable à la compagnie,

suivant les systèmes, — il faut se demander d'après quelles règles sera évaluée la réparation à laquelle elle a droit.

SECTION IV. — Fixation de l'indemnité.

Il convient de remarquer immédiatement que les théories en conflit, responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle, aboutiront encore sur ce point à de notables différences :

1° Les dommages-intérêts fondés sur une responsabilité délictuelle nécessiteront la justification d'un préjudice actuel et certain résultant d'une faute imputable au transporteur : en matière contractuelle, au contraire, le voyageur n'aura qu'à prouver l'inexécution du contrat de transport pour avoir droit à une indemnité ;

2° En matière contractuelle, l'article 1150 C. civ. devra être respecté, c'est-à-dire que les dommages et intérêts ne seront dus que dans la limite où ils auront pu être prévus lors du contrat : Le texte demeure étranger à la responsabilité délictuelle (Nîmes, 30 oct. 1893, S., 95, 2, 5) et la victime de l'accident aura droit à la réparation de tout le préjudice subi, qu'il ait été prévisible (infirmités, souffrances, incapacité de travail), ou non (désorganisation des affaires, obligation d'abandonner une entreprise, de se faire remplacer dans un emploi occupé, etc...).

Mais, dans les deux théories, il y a lieu d'examiner la question de savoir si la victime aura droit à la réparation du dommage moral aussi bien que des pertes matérielles.

A. — *La réparation dans le recours délictuel.* — C'est ici l'article 1382 qui est invoqué : tout fait de l'homme qui cause un dommage oblige à le réparer, seulement cette réparation variera essentiellement avec le préjudice souffert. Ce préjudice pourra être, soit matériel, soit moral, pourvu qu'il soit certain, c'est-à-dire actuel et appréciable. Le préjudice matériel comprendra les dépenses occasionnées par la maladie qui aura été consécutive de l'accident, avec les opérations chirurgicales, les souffrances physiques, les infirmités permanentes, les incapacités de travail temporaires, les sommes versées à la personne qui aura remplacé la victime dans son emploi ou dans son industrie, et aussi les pertes éprouvées en raison de l'impossibilité pour le blessé de surveiller lui-même la marche de ses affaires. La compagnie devra rembourser, enfin, le prix du voyage qui n'a pu être accompli.

Mais faut-il aller plus loin et allouer une indemnité sur le fondement d'un simple dommage moral ? D'une manière générale, on entend par là les atteintes portées aux intérêts d'affection, l'anéantissement de l'association familiale, les lésions extra-patrimoniales.

Certains auteurs estiment qu'aucune réparation n'est due à raison d'un préjudice simplement moral : telle est l'opinion de MM. Meynial (Etude publiée dans la *Revue pratique*, 1884, p. 440) et Laborde (*Revue critique*, 1894, p. 25 et s.), ainsi que de M. Garraud (*Droit criminel*, éd. 1898, p. 474) ; et certains arrêts se sont prononcés également en ce sens (Alger, 22 juin 1900, D., 01, 2, 406 ; Seine, 23 nov. 1904, *Le Droit* du 12 mars 1905 ; Rouen, 24 février, 1894, S., 97, 2, 25 ; Nîmes, 11 nov. 1897, S., 98, 2, 176).

Mais aujourd'hui la doctrine et la jurisprudence paraissent s'orienter de plus en plus dans ce sens que la réparation du dommage moral est également due (Cf. M. Planiol, t. II, 4^e éd., n° 252 ; Boistel, *Cours de philosophie du droit*, t. I, 1899, p. 462) : « Une réparation en argent, écrit M. Boistel, devra être accordée lors même que le dommage causé n'aurait pas porté sur la fortune de la victime et n'aurait même eu aucun retentissement indirect sur cette fortune ; par exemple s'il y a eu une blessure corporelle n'ayant pas causé une incapacité de travail lucratif ou un dommage purement moral, comme l'impossibilité d'assister aux derniers moments d'un proche parent. Cette réparation pécuniaire n'est certainement pas adéquate au dommage causé, ni comme qualité ni, bien souvent, comme quantité. Mais c'est le seul moyen par lequel on puisse atténuer, sinon supprimer dans l'avenir la

souffrance causée, et, si l'on ne peut pas faire mieux, il ne s'ensuit pas en raison, qu'on ne doive rien faire du tout. » MM. Baudry et Wahl sont de cet avis (*op. cit.*, n° 2602). Cette opinion avait déjà été brillamment développée par M. Chausse : « L'intérêt doit être appréciable, mais n'a pas besoin de l'être en argent... La lésion d'un intérêt extra-pécuniaire fonde un droit à des dommages, pourvu toutefois que l'intérêt en jeu soit sérieux et réel... Par la force des choses, la réparation ne saurait être adéquate au préjudice, mais, de ce que le dédommagement ne peut être qu'approximatif, s'ensuit-il qu'il doive faire défaut ? » (*Revue critique*, 95, p. 427 et s.). M. Willems pense également que la douleur causée par la perte d'une personne chère légitime une réclamation en dommages et intérêts, car cette compensation pécuniaire, si peu efficace qu'elle puisse être, « permettra au demandeur de se donner certaines distractions et satisfactions à sa portée, lesquelles écarteront par instants de son esprit la pensée de son malheur » (*Essai sur la responsabilité civile édictée par les articles 1382 et s.*, *Revue générale du droit*, 1895, p. 127). Tel est aussi l'avis de MM. Demolombe (*Cours de code Napoléon*, t. XV, p. 225, n° 672 ; Aubry et Rau, t. IV., p. 748, § 445 ; Huc, t. VIII, n° 412).

Cette doctrine est, d'ailleurs, de plus en plus consacrée par la jurisprudence (Paris, 27 mai 1876, *Bul-*

letin annoté, 1880, p. 127 ; Cass., 12 déc. 1873, S., 74, 1, 184 ; Besançon, 6 juillet 1892, S., 94, 2, 61 (perte d'un fils) ; Paris, 8 février 1896, D., 96, 2, 457 (perte d'un mari) ; Alger, 22 juin 1900, D., 01, 2, 401 (perte d'une mère) ; Besançon, 27 déc. 1901, D., 03, 2, 155 (perte d'un fils) ; Tribunal de commerce de Saint-Etienne, 26 avril 1901, S., 04, 2, 116, décision très explicite (« Le mot *dommage*, dont se sert le législateur dans les articles 1382 et suivants, est un terme très général, qui s'applique au dommage moral comme au dommage matériel et, si le dommage est appréciable, la difficulté que peut représenter cette appréciation, alors que le préjudice est constaté, n'est pas un motif suffisant pour en refuser la réparation et déclarer l'action non recevable ») ; Tribunal Toulouse, 17 avril 1902, S., 05, 2, 81 (accident causant la mort d'un individu laissant une sœur qui vivait à sa charge et désormais sans ressources ; Grenoble, 18 novembre 1905, D., 05, 2, 479 ; Trib. Nevers, 11 juillet 1904, D., 06, 1, 24).

En Italie, la jurisprudence admet aussi la réparation du dommage simplement moral, tout au moins en matière de responsabilité délictuelle (C. Cass. Palerme, 25 juin 1902, *La Legge*, 03, 2242 ; C. Cass. Turin, 3 oct. 1902, *Giurisprudenza Torinese*, 1903, 16 ; 10 juillet 1903, *ibid.*, 03, 1281. — Cf.,

Minozzi, *Studio del danno non patrimoniale*, Milan, 1901).

Appliquant ces principes aux accidents causés par les transports, la jurisprudence estime que réparation est due du préjudice même simplement moral causé à la victime ou seulement à ses parents par la catastrophe : l'affection est un motif suffisant pour fonder l'action en dommages et intérêts en ligne directe et entre époux ; mais, lorsque cette action est intentée par des frères et sœurs de la victime, la jurisprudence exige généralement qu'un préjudice pécuniaire accompagne la douleur ressentie (Douai, 28 déc. 1892, S., 94, 2, 22 ; 7 juillet 1892, S., 94, 2, 20 ; Rouen, 24 février 1894, S., 97, 2, 25 ; Douai, 23 janvier 1899, S., 99, 2, 296). En outre, elle donne le droit d'agir à des parents plus éloignés.

B. — La réparation dans le recours contractuel. — L'allocation des dommages et intérêts s'opérera d'après les principes des articles 1146 et suivants. Elle comprendra la perte subie et le gain manqué, mais seulement, aux termes de l'article 1151, dans les limites de ce qui apparaît comme la conséquence directe de l'inexécution du contrat de transport, conséquence prévisible lors de la formation de ce contrat. Et, bien que la majorité de la doctrine professe l'opinion contraire (Baudry et Barde, *Des obligations*, t. I, 3^e éd., 1900, n^{os} 480 et 481), nous pensons que, là

encore, la lésion d'ordre purement moral permettra à la victime de l'accident ou à ses proches parents de se plaindre du défaut d'accomplissement du contrat et de réclamer une indemnité pécuniaire (En ce sens : Planiol, t. II, n° 252 ; Chausse, art. précité ; Boistel, *Précis de droit commercial*, 4^e éd., 1890, p. 390). Le droit à la conservation intacte des affections ressenties pour une personne est aussi légitime que le droit au maintien de l'intégrité du patrimoine ; dès lors, si l'inexécution d'un contrat porte une atteinte aux affections dans le domaine de l'association familiale, on n'aperçoit pas de motif de contester le droit à une réparation en argent, pour la famille.

Abstraction faite du dommage moral, les décisions des tribunaux et des cours accordent aux victimes des accidents de chemins de fer ou à leurs ayants cause des indemnités en rapport avec la condition sociale du voyageur. Ils ont égard à la profession, au mouvement d'affaires, à la fortune de ce dernier. On a objecté que la théorie de la responsabilité contractuelle était incompatible avec cette variabilité des évaluations, car, affirme-t-on, il est inadmissible que l'administration du chemin de fer ait pu envisager, lors de la délivrance du billet, les différences de réparations pécuniaires qu'elle devrait, au cas d'accident dans le transport : « Comment supposer, écrit M. Sainctelette, que, dans ses prévisions, l'administra-

tion du chemin de fer ait pris garde à la position sociale du voyageur, à sa profession, au mouvement de ses affaires, voire de sa fortune ? Comment admettre que, du gros des voyageurs que, chaque jour, à chaque heure, dans une foule de gares, elle embarque pour les directions les plus diverses, elle ait pu distinguer les opérateurs en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine ; ils ne se sont pas nommés, ils ne l'ont pas avertie qu'arrivant un sinistre, ils prétendraient à une indemnité plus qu'ordinaire et ne lui ont pas offert de leur place un prix extraordinaire ; de quel chef, en vertu de quels titres pourraient-ils prétendre à de plus amples dommages et intérêts que ceux distribués au voyageur muni du même ticket, assis dans la même voiture, atteint de la même lésion, victime de la même négligence ? Ils ont tous droit aux mêmes dommages-intérêts et ils n'ont droit qu'aux seuls dommages-inférêts dus au voyageur, quel qu'il soit, à raison de telle ou telle catégorie de lésions. Mais, se récrie-t-on, ce serait là un tarif des amputations. Eh, mon Dieu, oui ; et il ne serait pas le premier. Dans toutes les administrations du monde, on procède par voie de tarif, pour régler les indemnités dues dans les circonstances les plus désolantes. Il y a le tarif des pensions civiles et le tarif des pensions militaires ; il y a le tarif des veuves et le tarif des orphelins ; il y a le tarif des frais funéraires et le tarif des

frais de maladie, et, là où il n'y a pas de tarif, règnent l'arbitraire et l'inégalité » (*op. cit.*, p. 106).

D'autres auteurs se sont élevés contre l'iniquité d'une jurisprudence qui alloue des indemnités absolument inégales suivant la condition des victimes. Il y a injustice, affirme M. Jacqmin, à prendre, comme seul criterium d'appréciation des indemnités dues en cas d'accident aux victimes ou à leurs héritiers, la condition de fortune ou la position sociale du voyageur : « Un homme riche, parce qu'il est riche, acquiert avec le même billet, pour le même prix de voyage que son voisin qui est pauvre, une créance éventuelle à des dommages-intérêts considérables, pendant que ce voisin, qui paie la même taxe, ne pourra obtenir qu'une faible indemnité. Ils sont cependant montés dans la même voiture, et le même compartiment ; la compagnie ne prévoit pas le dommage qu'elle peut causer à chacun d'eux ; le même accident les a tués tous les deux, la faute a été la même et la compagnie n'a pas été plus coupable à l'égard de l'un qu'à l'égard de l'autre » (*Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière de transport*, Paris, 1890, p. 165).

Il faut répondre, d'abord, que la jurisprudence critiquée pourrait parfaitement s'accorder avec la théorie de la responsabilité contractuelle. Certes la com-

pagnie ne connaît pas ceux qu'elle transporte ; cependant elle dispose d'éléments suffisants d'individualisation ; il y a des voyageurs dont elle ne peut ignorer l'identité, les personnages officiels, fonctionnaires munis de cartes de circulation ; pour la masse des autres voyageurs, la compagnie aura dû s'attendre, d'après la différence des classes choisies par ses clients, à payer des indemnités très variables et probablement plus élevées pour les voyageurs de première classe que pour ceux de seconde ou de troisième, les premiers ayant vraisemblablement des occupations plus importantes, des ressources et des besoins plus étendus que les autres. D'ailleurs, la loi n'exige pas pour la réparation du dommage causé par l'inexécution d'un contrat que ce dommage ait été exactement prévu lors de la conclusion du contrat ; ce serait demander l'impossible ; il suffit que l'éventualité de certains dommages-intérêts ait été envisagée par les parties ; or, comme le remarquent fort justement MM. Lyon-Caen et Renault : « On doit, on peut, sans méconnaître l'idée de responsabilité contractuelle et sans violer l'article 1150, qui exclut les dommages non prévus lors du contrat, admettre que les dommages-intérêts varient avec les circonstances se rattachant à la personne tuée ou blessée. Sans doute, le voiturier n'est pas instruit de la condition de chacun des voyageurs, et, par suite, ne peut pas

prévoir le dommage qu'un accident pourra causer à chacun d'eux ; mais il sait du moins qu'il a à transporter des personnes de conditions différentes et que, pour cette raison même, les dommages causés par l'accident varieront avec la personne lésée. Cela suffit pour justifier l'allocation de dommages-intérêts qui varient avec les personnes » (*Traité de droit commercial*, t. III, n° 714. — Cf., dans le même sens, Baudry et Wahl, t. II, n° 2.600 ; Colmet de Santerre, *Cours analytique de droit civil*, t. V, n° 66 bis). Il n'y aura donc pas lieu de tenir compte d'une manière absolue de la différence des classes ; elles ne constituent qu'une indication ; on s'attachera, avant tout, à varier les indemnités selon l'importance des dommages subis par chaque voyageur, et, si ceux munis de billets de première ou de seconde classe toucheront le plus souvent des indemnités plus élevées, c'est que, normalement aussi, ils auront des intérêts plus considérables ; mais, si le contraire était établi, il serait absurde de prétendre que l'indemnité réclamée par un voyageur de troisième classe ne pourrait être en rapport avec l'étendue du préjudice dont il souffre.

Quant à ceux qui soutiennent qu'il est injuste d'allouer des dommages-intérêts inégaux suivant la situation de fortune ou les conditions sociales, leur critique dépasse le but à atteindre, et elles vont jusqu'à

s'adresser à la théorie même des dommages et intérêts, telle qu'elle existe dans notre législation. Les règles qui gouvernent l'allocation de ceux-ci consistent en effet, depuis une tradition bien lointaine, à tenir compte du *damnum emergens* et du *lucrum cessans* ; or comment apprécier l'étendue du gain manqué ou de la perte subie autrement que par l'importance du patrimoine qui a subi un préjudice ? S'il s'agit d'un dommage moral, n'accepte-t-on pas que l'importance de l'indemnité doit-être proportionnée au degré de parenté qui unissait la victime à ceux de ses proches qui pleurent sa disparition ? Pourquoi procéder suivant une méthode opposée dans le domaine des intérêts pécuniaires et ne pas mesurer la réparation à l'importance de la perte subie ? Il est absolument impossible de s'arrêter à une base d'appréciation autre que celle de la condition de fortune des voyageurs. M. Saintelette affirme que, là où il n'y a pas de tarif, règnent l'arbitraire et l'inégalité ; mais les tarifs auxquels il fait allusion, notamment ceux des retraites, sont fixés précisément en considération des salaires que touchait le fonctionnaire ; tous ceux qui jouissent du même traitement ont droit à une retraite uniforme. La loi récente du 9 avril 1898, qui n'est certainement pas inspirée par des tendances anti-démocratiques, s'attache précisément au chiffre du salaire payé à l'ouvrier victime d'un accident du travail pour

fixer le montant de l'indemnité qui pourra lui être due. Rien ne saurait montrer d'une manière plus évidente que le prix de l'existence d'un homme dépend avant tout de sa fortune ou des moyens qu'il possédait pour s'en procurer. Toute autre manière de voir serait préjudiciable aux intérêts des voyageurs. D'ailleurs, dans le système de la tarification fixe, uniforme pour tout le monde, ou bien le tarif serait très faible et alors la victime ni ses parents n'y trouveraient pas leur compte, ou bien le tarif serait très élevé, mais l'application de ce système arriverait à ruiner les compagnies ou à grever lourdement le budget de l'Etat.

Nous ajouterons que, dans le cas où le contrat de transport aurait été conclu à titre gratuit (billets de faveur, etc.), comme la gratuité ne change pas le caractère du contrat, toutes les conséquences de celui-ci sont maintenues et notamment l'obligation de déposer le voyageur au point d'arrivée. Dès lors, l'allocation des dommages-intérêts en cas d'accident demeurerait toujours possible (Cf., Vansteenbergh, p. 574).

A l'étranger, le calcul des dommages-intérêts dus en réparation des accidents survenus aux voyageurs est généralement opéré d'après des règles précises. C'est le cas en Allemagne, où l'article 3 de la loi du 7 juin 1871, légèrement modifié par l'article 42 de la

loi d'introduction au code civil, précise les chefs de dommages qui doivent inspirer la décision du juge. Les dommages-intérêts comprendront : 1° en cas de mort, les frais occasionnés par les soins donnés au blessé et les frais d'enterrement; la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le défunt durant sa maladie, par suite de son incapacité de travail, totale ou partielle ; une indemnité que peut réclamer le créancier d'une pension alimentaire dont le défunt était tenu au moment de sa mort, si cette mort faisait perdre la pension au créancier ; 2° en cas de blessure, les dépenses nécessitées par le traitement; la réparation du préjudice pécuniaire causé au blessé par son incapacité de travail totale ou partielle, temporaire ou permanente, ou par suite d'un accroissement de besoins ; d'ailleurs, à raison de circonstances postérieures à l'accident, le chiffre de l'indemnité pourra varier (art. 7).

Des dispositions analogues se rencontrent dans la loi autrichienne du 5 mars 1867 et dans la loi hongroise du 7 juillet 1874, qui précisent que, en cas de mort, le transporteur est tenu de se charger, en sus des dépenses de maladie et des frais de sépulture, de l'entretien et de l'éducation de ceux auxquels la victime de l'accident aurait eu à pourvoir.

En Russie, la décision du conseil de l'Empire du 25

janvier 1878 admet aussi le principe de l'indemnité proportionnelle au dommage.

Des dispositions analogues sont appliquées au Danemark (loi du 26 mars 1898, art. 2) et en Angleterre, où l'indemnité allouée est proportionnée au préjudice causé, sauf pour les accidents qui surviennent aux trains d'ouvriers à tarifs réduits, les dommages-intérêts accordés aux voyageurs de ces trains ne peuvent dépasser 2.525 francs par tête (Cf. Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 518).

Restent deux questions : 1° la compagnie peut-elle s'exonérer de sa responsabilité ? 2° les dommages-intérêts dont elle est débitrice se cumuleront-ils avec les indemnités d'une autre nature touchées par les victimes ?

1° En ce qui concerne les conventions de non-responsabilité, elles sont radicalement nulles dans le système délictuel, car les articles 1383 et suivants sont d'ordre public, et il n'est pas permis d'y déroger par une convention particulière (Cass., 29 mai 1866, D., 67, 1, 389 ; 2 juillet 1902, *Gaz. trib.*, 4 juillet 1902). De même seraient nulles, dans la théorie de la responsabilité délictuelle, toutes les clauses par lesquelles la compagnie stipulerait qu'elle ne répondrait pas du fait de ses préposés, car l'article 1384 est également d'ordre public, et on ne peut pas plus s'exonérer de la responsabilité pour faute de ses em-

ployés que de celle résultant de ses fautes personnelles (Cass., 26 mars 1860, D., 60, 1, 269, S., 60, 1, 899 ; 31 déc. 1900, *Le Droit* du 13 avril 1901) : « De la responsabilité délictuelle aucun pacte ne peut affranchir » (Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886, 1, p. 126).

Mais les clauses modificatives ou restrictives de la responsabilité contractuelle sont-elles valables ? La question a été discutée. On sait que la loi du 17 mars 1905 est venue interdire des conventions de cette nature pour le transport des marchandises. Seulement cette loi ne se réfère exclusivement qu'aux marchandises, et demeure donc étrangère au transport des personnes (Trib. commerce Seine, 14 août 1906, S., 08, 2, 218). Une pareille clause n'est donc pas illégale, mais quelle en est la portée ? Les uns prétendent que la compagnie ne répond plus alors que de son dol et de sa faute lourde assimilée au dol, mais qu'elle est irresponsable dans les autres cas (Trib. com. Fécamp, 28 nov. 1906, S., 08, 2, 125 ; Trib. com. Toulouse, 3 avril 1908, S., 08, 2, 144.) Au contraire, la cour de Caen, le 5 juillet 1907, les tribunaux de commerce de Rouen (27 février 1907) et de Gournay (3 mai 1907) S., 08, 2, 125, estiment que la faute prouvée contre la compagnie de transports engage sa responsabilité, sans distinguer entre les divers degrés de faute, nonobstant toute clause con-

traire d'irresponsabilité ; déjà M. Labbé estimait qu'on ne saurait s'exonérer même de ses simples fautes si le préjudice porte sur la vie ou l'intégrité de la personne (Note S., 85, 1, 409.) Il y a, en effet, un tel intérêt à assurer la sécurité des voyageurs qu'il est impossible au voiturier de s'affranchir d'une obligation aussi importante, aussi grave au point de vue social. Toute clause de non responsabilité relative au transport des voyageurs est d'ailleurs de nature à susciter contre elle l'opinion publique, en raison de l'inhumanité de semblables conventions. C'est ce qui explique l'absence de ces clauses dans la pratique, tout au moins dans les chemins de fer.

En Allemagne, la loi du 7 juin 1871 interdit aux entrepreneurs de transport d'exclure par avance, ou de limiter à leur avantage par un règlement ou une convention spéciale, l'application des règles sur la responsabilité.— La même prohibition est contenue dans la loi hongroise du 7 juillet 1874 ; dans la loi hollandaise du 9 avril 1875 (art. 3) (*Annuaire de lég. étr.*, 1876, p. 657). La clause de non garantie dans le transport des personnes est encore interdite par une décision du conseil de l'Empire Russe du 25 janvier 1878 ; en Belgique par la loi du 25 août 1891 (art. 17 : « Il est interdit à l'administration des chemins de fer d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne

les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun. »)— Mêmes dispositions dans la loi anglaise de 1854 sur le trafic par chemin de fer. (Cf. les indications données par MM. Baudry et Wahl, t. II, n° 2627, note 5).

2° Relativement au cumul des dommages et intérêts dus par la compagnie avec des indemnités d'une autre nature obtenues par les victimes, des auteurs considérables estiment qu'il y a là une impossibilité, et que, lors de la réclamation adressée à la compagnie, la victime est tenue de déduire tout ce qu'elle obtient à raison de contrats antérieurs (assurances contractées par le défunt), ou de situations légales (pensions que l'Etat ou une administration quelconque alloue aux héritiers du fonctionnaire ou de l'employé décédé. (Baudry et Wahl, *op. cit.*, n° 2601) : « L'indemnité due par le voiturier ne peut dépasser le préjudice ; le préjudice est évidemment diminué par l'indemnité d'assurance ; l'opinion contraire ferait de la mort du chef de famille une cause de profit matériel pour la famille, ce qui est inadmissible ».

Mais, dans une autre opinion, on considère que les sommes assurées sont des créances propres au voyageur, dont le paiement ne saurait éteindre une dette qui a une tout autre origine, celle de la compagnie à raison de l'accident. De même la pension accordée à la veuve d'un fonctionnaire ou d'un employé laisse

intacte la responsabilité de la compagnie, et ne met pas obstacle à l'action en indemnité à raison de l'accident (Saintelette, *op. cit.*, p. 177 ; Huc, t. VIII, n° 434 ; Douai, 5 déc. 1901, *Gaz des tribunaux*, 11 avril 1902 ; Trib. civ. Seine, 16 mai 1908, *Gaz. des tribunaux* du 3 juin 1908). Dans le procès du 16 mai 1908, il s'agissait de la réparation d'un accident de chemin de fer dont un officier de l'armée territoriale avait été victime en se rendant à son corps. La veuve avait obtenu une indemnité de la compagnie, plus une pension du ministre de la guerre. L'Etat recourut ensuite contre la compagnie pour se faire rembourser par celle-ci la pension qu'il devait servir. Le tribunal a admis ce recours, mais il a décidé que la compagnie condamnée n'était pas fondée à se faire indemniser par la victime des condamnations encourues, par le motif que la veuve avait obtenu de l'Etat, sous forme de pension, non pas un supplément d'indemnité, mais un droit absolument différent de celui de l'article 1382, et qu'il y avait là deux créances reposant sur des causes juridiques bien distinctes.

L'article 4 de la loi allemande du 7 juin 1871 donne une solution différente : « Quand la personne morte ou blessée était assurée contre les accidents à une compagnie, à un établissement hospitalier ou de secours, ou à toute autre caisse de ce genre, il y a lieu d'imputer le montant de la cotisation payée par l'en-

trepreneur de l'exploitation qui a contribué au payement des primes, pour l'ayant droit à une indemnité, sur les dommages-intérêts, quand cette contribution est égale au moins au tiers du total des sommes à payer. »

CONCLUSION

Il nous semble que le meilleur moyen d'éviter les discussions qui se produisent encore tous les jours sur la nature de la responsabilité des compagnies et sur les conséquences de cette responsabilité serait d'édicter une loi qui déclarerait formellement la responsabilité contractuelle du transporteur pour les accidents survenus aux voyageurs, puisqu'il résulte de l'ensemble de cette étude que la thèse contractuelle est plus favorable aux intérêts des victimes. Le seul inconvénient que pourrait présenter une semblable loi serait de maintenir le principe que des dommages-intérêts ne pourraient être alloués que dans la mesure où ils ont pu être prévus, lors du contrat.

D'autre part, il serait possible de combiner le principe de la responsabilité contractuelle avec ceux de l'assurance de réparation. Les voituriers pourraient, moyennant une redevance minime, ajoutée au prix du transport, mettre à la disposition des voyageurs, qui se montreraient désireux d'en profiter, des primes garantissant soit à eux, soit à leurs héritiers, une

certaine somme en cas d'accident survenu avant l'arrivée à destination, sans qu'il y ait eu dol ou faute lourde de leur part. L'indemnité serait alors proportionnée à la prime payée, c'est-à-dire au prix du coupon d'assurance en sus de celui du billet. Ce système a été mis à l'essai en France en 1902 sur le réseau de l'Etat, et la concession du droit d'assurer les voyageurs fut accordée à la compagnie *La Foncière* (*Journal des transports* du 19 juillet 1902). Les accidents prévus donnent droit à des indemnités fixées par un tarif ; et, de cette manière, sont évités les ennuis et les incertitudes, quelquefois aussi les déboires qu'engendrent presque toujours les procès dirigés contre les puissantes compagnies.

Vu :

Pour le Doyen,

L'Assesseur, P.-CAUWÈS.

Vu :

Le Président de la Thèse,

ALBERT WALL.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

- Annales de droit commercial français, étranger et international : recueil publié sous la direction de M. Thaller, depuis 1887, Paris, Rousseau.
- AUBRY ET RAU. — Cours de droit civil français, 5^e édit. commencée en 1897 pour les 4 premiers volumes ; 4^e éd. pour le surplus (8 vol. in-8).
- BAUDRY-LACANTINERIE ET BARDE. — Traité des obligations, 3^e édit., 1907, 4 vol. in-8.
- BAUDRY-LACANTINERIE ET WAHL. — Du contrat de louage, 3^e éd., 1907, 2 vol. in-8.
- BOISTEL. — Précis de droit commercial, 4^e éd., 1890.
- BOURGAIN. — Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure, thèse, Lyon, 1902.
- BOUTAUD. — Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes, Paris, 1896.
- Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation : recueil périodique publié par Lamé-Fleury, Paris, Chaix.
- Bulletin de la Société de législation comparée, depuis 1874, Paris, Marescq.
- CARPENTIER ET MAURY. — Traité pratique des chemins de fer, 3 vol. in-8, Paris, 1894.
- CAVARÉ. — Du transport des personnes par chemins de fer, thèse, Paris, 1898.

- DORVILLE. — De l'intérêt moral dans les obligations, thèse, Paris, 1901.
- EMION. — Manuel pratique de l'exploitation des chemins de fer, 2 vol. in-12, Paris, 1868.
- EXNER. — La notion de la force majeure, théorie de la responsabilité dans le contrat de transport, in-12, trad. Seligman, Paris, Larose, 1892.
- FÉRAUD-GIRAUD. — Code des transports des marchandises et des voyageurs par chemins de fer, 2^e éd., 1889, 3 vol. in-12.
- GRANDMOULIN. — De l'unité de la responsabilité, thèse, Rennes, 1892.
- GUILLAUMOT. — Organisation des chemins de fer en France, Paris, 1896.
- HUC. — Commentaire théorique et pratique du code civil, t. VII, VIII, IX.
- LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial, 4^e édité. commencée en 1906, pour les tomes I à IV; 3^e édité. pour les t. V à VIII.
- LACOMBE. — De la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière d'accidents survenus aux voyageurs, thèse, Toulouse, 1908.
- MAZEN. — Responsabilité civile des compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs, thèse, Paris, 1899.
- PLANIOL. — Traité élémentaire de droit civil, 4^e édité., t. II. Revue critique de législation et de jurisprudence. Revue trimestrielle de droit civil, depuis 1902.
- SENTENAC. — De la force majeure et du cas fortuit dans les transports par chemins de fer, thèse, Toulouse, 1908.
- SOURDAT. — Traité général de la responsabilité, 5^e édité., 1902, 2 vol.

TEISSEIRE. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité, thèse, Aix, 1901.

THALLER. — Traité élémentaire de droit commercial, 3^e édit., 1904.

THOINOT. — Les accidents du travail et les affections médicales d'origine traumatique, Paris, 1904.

VANSTEENBERGHE. — Les accidents de voyageurs et les droits des victimes, thèse, Dijon, 1905.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE. — Des conditions auxquelles la compagnie est responsable des accidents occasion- nés aux voyageurs	13
SECTION I. — Des personnes qui peuvent être considérées comme voyageurs.	13
SECTION II. — Des accidents dont répondent les compagnies	22
SECTION III. — Conditions du recours.	29
DEUXIÈME PARTIE. — Nature juridique de la respon- sabilité des compagnies de chemins de fer.	33
SECTION I. — Théorie du risque comme fonde- ment de la responsabilité des compagnies.	33
SECTION II. — Théorie de la faute comme fon- dement de la responsabilité des compagnies.	47
TROISIÈME PARTIE. — Mise en œuvre et étendue du principe de la responsabilité des compagnies.	82
SECTION I. — Les personnes pouvant agir et le tribunal compétent	82

SECTION II. — Prescription de l'action en indemnité	108
SECTION III. — De la preuve de l'accident. .	113
SECTION IV. — Fixation de l'indemnité . . .	142
CONCLUSION.	162
BIBLIOGRAPHIE.	164

